Młody Żeglarz



Nr 1/2
CENA 30 ZŁ
STYCZEŃ - LUTY
1950

ODYSEJA POWSTAŃCZA

Pewnego dżdżystego wieczoru w londyńskim mieszkaniu rosyjskiego rewolucjonisty — Aleksandra Hercena — zjawił się ociekający wodą przybysz, który powitawszy zebranych w gabinecie ludzi, p

— Carska korweta stanęła dziś na Tamizie!...

Zebrani porwali się z miejsc, zasypując go gradem pytań; nim jednak omówimy co mógł on odpowiedzieć — zorientujmy się wpierw w kilku zasadniczych szczegółach, które nadały tok wydarzeniom w niniejszej historii. Był to bowiem rok 1863...

Na ziemiach polskich trwało w owym czasie powstanie. Na pomoc walczącym przeciw caratowi bojownikom — emigracja polityczna postanowiła zorganizować wyprawę morską, której celem miało być wysadzenie desantu na Żmudzi. Kierownictwo wyprawy powierzono pod naciskiem magnaterii — pułkownikowi Łapińskiemu, człowiekowi nie odpowiadającemu na pewno tej roli, jednak motorem przedsięwzięcia był sam genialny Karol Marks i wielki rewolucjonista rosyjski, przyjaciel Polaków — Aleksander Hercen, w którego mieszkaniu rodziły się na wspólnych debatach śmiałe zamierzenia.

Na Tamizie stał już w owym czasie nowiuteńki bocznokołowiec „Ward Jackson" — pełen broni i amunicji i mający już zaokrętowany na pokładzie silny oddział desantowy, w skład którego, prócz Polaków, weszła rewolucyjna młodzież różnych narodowości — Rosjan, Francuzów, Włochów i Niemców.

I oto pewnego dżdżystego wieczoru zjawił się w gabinecie Hercena nieznajomy przybysz z ponurą nowiną, donosząc o carskiej korwecie na Tamizie. Okręt ten przybył przed zachodem słońca i nie bez przyczyny zacumował o 100 sążni od polskiego statku. Zdawało się, że w tych warunkach plan wyprawy upadł całkowicie. Władze carskie musiały zostać powiadomione o przeznaczeniu „Ward Jackson", a rosyjska korweta, po opuszczeniu Tamizy przez polski statek, łatwo mogła była go doścignąć i pod jakimś pretekstem zatopić. Bój morski nie mógł wchodzić zupełnie w rachubę.

Ale w tak krytycznej chwili w pomoc wyprawie przyszła wspólna idea walki z caratem, łącząca bratnie narody — polski i rosyjski. Za radą Mazziniego i Hercena i prawdopodobnie przy pomocy rosyjskiej emigracji politycznej — udało się nawiązać kontakt z załogą korwety. Marynarze rosyjscy zapoznawszy się z celem wyprawy — przyrzekli unieszkodliwić korwetę, uszkadzając jej maszyny.

Tak też się stało i dzięki ofiarności i bohaterstwu rosyjskich marynarzy, których nazwisk nie przekazała nam historia — „Ward Jackson" oddał cumy i popłynął w dół Tamizy.

Mimo, że cała ekspedycja przygotowana była w tajemnicy, na komorze celnej w Gravesend wkroczyła na pokład brytyjska straż celna, która zażądała wskazania składu broni i amunicji na statku. Tłumaczenia i powoływania się na idee walki o wolność — nie odniosły żadnego skutku, dlatego też należało obrać inną drogę. Strażnicy zostali po prostu rozbrojeni i odesłani w szalupie na brzeg, a „Ward Jackson" opuścił brzegi Anglii.

Opanowawszy po drodze bunt angielskiej załogi — powstańcy skierowali się do Malmoe, gdzie Szwedzi najniespodziewaniej nałożyli areszt na statek i ładunek. Zapanowało ogólne przygnębienie. Malmoe opuszczono na parowcu „Fulton" a w Kopenhadze zaokrętowano się na statek „Christiana Lorenza", płynący do Londynu. Wszystko wskazywało na to, że wyprawa całkowicie zawiodła. Ale był to tylko podstęp, który zdezorientować miał szpiegów carskich. Na pełnym morzu napotkano w nocy szkuner „Emilia", pełen ekwipunku dla powstańców. Na pokładzie tego właśnie żaglowca zawitano wreszcie do brzegów Mierzei Kurońskiej, gdzie planowano wysadzić desant. Desant ten miał przedrzeć się w głąb lądu i połączyć później z głównymi siłami powstańczymi, dostarczając im świeżego ekwipunku bojowego.

Niestety — desant zakończył się fatalnie. Szereg błędów taktycznych, jak np. zbyt odległe od brzegu ustawienie statku, nieumiejętność kierowania szalupą, nieprzygotowanie sprzętu morskiego itp. spowodowało, że w czasie silnego szkwału 24 powstańców utonęło, a resztę nazajutrz, kiedy „Emilia" zawinęła na Gotland — internowali Szwedzi.

Operacja ta, mimo swego tragicznego końca, stanowi jeden więcej przyczynek do dziejów naszych morskich zamierzeń, gdzie po raz pierwszy tak jaskrawo wystąpiła przyjaźń dwóch bratnich narodów, ugruntowana w ogniu wspólnej walki z caratem oraz międzynarodowa solidarność ludzi walczących o wyzwolenie.

Powstanie styczniowe upadło, ale jak pisał K. Marks — „przyczyniło się ono do zawiązania Międzynarodówki, która powstała przy współuczestnictwie wychodźców polskich..." Zawiązanie I Międzynarodówki zapoczątkowało zorganizowany ruch robotniczy proletariatu całego świata, który doprowadził do przeprowadzenia zwycięskiej Rewolucji Październikowej, a następnie przywrócił narodowi polskiemu wyzwolenie narodowe i społeczne.

(Sier.)

... — Carska korweta stanęła dziś na Tamizie!...



Od Redakcji

Nasi młodzi Czytelnicy z dużą niecierpliwością czekają zapewne na ten numer „Młodego Żeglarza". Dziwi ich też może ta trochę przydługa przerwa. Dlaczego tak długa zwłoka?

Chwilę cierpliwości — młodzi przyjaciele! Po przeczytaniu poniższych słów wszystko się wyjaśni.

Wiecie dobrze, że „Młody Żeglarz" zaczyna drugi rok swego istnienia. Przez długie dwanaście miesięcy przynosił on w szeregi młodzieży espowskiej powiew wiatru morskiego i szum fal mórz dalekich. Pokazywał — jak pracuje robotnik w porcie i w stoczni, marynarz i rybak na statku. Mówił o pracy morskiej innych państw — a szczególnie o wielkich osiągnięciach naszego sojusznika — Związku Radzieckiego.

Obiecaliśmy Wam — młodzi entuzjaści morza — że będziemy nieśli w Wasze szeregi rzetelną wiedzę o morzu, że przybliżymy to morze do świetlic junackich i szkół, że pokażemy je Wam z różnych stron. Liczne listy napływające do Redakcji z miejscowości bardzo nieraz odległych od Wybrzeża świadczą, że zew morza dotarł daleko.

Jak wiadomo — Powszechna Organizacja „Służba Polsce" — przez swoje Koła Przysposobienia Marynarskiego obejmowała liczne rzesze młodzieży — wprowadzając je w „świat morski" zarówno teoretycznie — jak i praktycznie. Całą tę pracę przejmuje teraz Liga Morska — której „Służba Polsce" przekazała swój zorganizowany aparat ludzki, ośrodki, flotyllę...

„Młody Żeglarz" — tak jak dawniej — będzie służył tym wszystkim, którzy interesują się morzem. Zmienił on tylko „właściciela".

Od 1 stycznia 1950 r. pismo to jest znów wydawane przez Państwowe Centrum Wychowania Morskiego. Zespół redakcyjny nieznacznie tylko zmieniony ma nadzieję, że nadal szeregi młodzieży morskiej, rozsiane po całym kraju — będą darzyły nasze pismo swoją sympatią.

Wiemy, jak wielu chłopców pragnie dostać się do szkół morskich, a jednocześnie nasze kilkuletnie doświadczenie dowiodło nam — jak mało młodzież nasza orientuje się — na czym polega praca marynarza, jak ona wygląda, jakie są jej blaski i cienie.

W poprzednich numerach „Żeglarza" i „Młodego Żeglarza" było wiele artykułów, obrazujących życie ludzi morza. Tym niemniej — młodzież trafiająca do Szkoły Jungów czy do Szkoły Rybaków Morskich nie wiedziała prawie nic o tym, co ją czeka na morzu; wszyscy kandydaci pisali, że od małego kochają morze — ale o tym morzu prawie nic nie wiedzieli.

To niedobrze. Trzeba przecież poznać warsztat swojej przyszłej pracy! I tu przyjdzie Wam z pomocą nasze pismo.

W roku bieżącym inaczej też będzie wyglądała rekrutacja do Szkół Ministerstwa Żeglugi. Kandydaci będą się musieli wykazać podstawowymi wiadomościami o sprawach morskich. Zakres tych wiadomości i inne warunki przyjęcia będą podane w Informatorze PCWM, który ukaże się w najbliższym czasie.

Ta młodzież, która chce poświęcić się pracy w kołach Ligi Morskiej, która daleko od morza będzie pracowała z myślą o morzu — też znajdzie wiele cennych dla siebie wiadomości na łamach „Młodego Żeglarza".

Chcemy jeszcze bardziej zbliżyć nasze pismo do Was, młodzi Czytelnicy. Dlatego też w tym numerze rozpoczynamy druk wspomnień młodych marynarzy, absolwentów Szkoły Jungów PCWM, którzy też parę lat temu — tak jak Wy — o morzu marzyli. Chcemy, aby coraz więcej młodych chłopców — tych pływających — i tych czekających na swoją „kolejkę" — zabierało głos w „Młodym Żeglarzu". Redakcja otwiera Wam łamy swego pisma.

*

Młodzi przyjaciele! Redakcja nasza doskonale rozumie waszą chęć poznania morza, waszą tęsknotę za nim. My przecież też kiedyś ulegliśmy „pokusie morskiej".

I dlatego „Młody Żeglarz" chce Wam pomóc w pogłębianiu waszych wiadomości morskich, chce Wam rozszerzyć Wasz „horyzont morski".

Rozpoczynamy nowy rejs. I Wam — i sobie życzymy „dobrego wiatru".

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

NA OKŁADCE: statek „Hel" — zwycięzca pierwszego etapu współzawodnictwa pomiędzy jednostkami Polskiej Floty Handlowej. Uzyskując 89 punktów zajął on pierwsze miejsce we współzawodnictwie, dystansując 33 rywalizujące z nim statki. Zwycięstwo uzyskał „Hel" dzięki dotrzymaniu rozkładu rejsów, dzięki odbyciu dodatkowej podróży do Kopenhagi, dzięki dbałości o ładunek i harmonijnej współpracy z dyrekcją GAL. W dziale maszynowym załoga uzyskała znaczną poprawę stanu kotłów i maszyn, wykazała oszczędności w paliwie i materiałach konserwacyjnych. Uzyskano również oszczędności w kosztach wyżywienia załogi oraz zmniejszono do minimum zakupy zagranicą — nie ujmując przy tym wysokiej wartości utrzymania. Dalsze miejsca w pierwszym etapie współzawodnictwa zajęły statki: „Lewant" (88 punktów) i „Tobruk" (87 punktów).

fot. K. Komorowski

kontynuujemy WIELKI REJS



Nie zawsze rok zaczyna się 1 stycznia. Oto dla wielu gałęzi naszego przemysłu pierwszy rok planu sześcioletniego rozpoczął się jeszcze w 1949 r. Plan trzyletni został wykonany przed terminem, wykonany z nadwyżką. Dumni mogą być z tego osiągnięcia zarówno górnik ze Śląska, jak i stoczniowiec z Wybrzeża, robotnik, chłop i inteligent pracujący — wszyscy ci, których trud przyczynił się do osiągnięcia takich rezultatów.

Nigdy jeszcze kraj nasz nie przechodził tak wspaniałego tempa rozwoju!

Na skutek osiągnięć wzrósł znacznie dobrobyt ludności pracującej. Robotnicy i chłopi mają dziś lepsze zarobki, lepiej się odżywiają, lepiej mieszkają. Nieustannie wzrasta oświata, wzrasta nowa, socjalistyczna kultura.

A jak przedstawia się sprawa naszej żeglugi, portów i stoczni, sprawa naszej Marynarki Handlowej?

Wystarczy cofnąć się myślą wstecz i przypomnieć sobie zdewastowane porty, stocznie i zatopione statki aby pojąć, jak wielkim wkładem pracy osiągnięto dzisiejszą sytuację

„Ministerstwo Żeglugi wykonywało skutecznie swoje zadania w zakresie gospodarki portowej, żeglugi morskiej, przemysłu budowy okrętów i rybołówstwa morskiego" — stwierdził premier Józef Cyrankiewicz w exposé na posiedzeniu Sejmu Ustawodawczego R.P. — „Tonaż naszej floty jest dziś wyższy od przedwojennego. Polska buduje dziś i oddaje do użytku statki pełnomorskie, które na burtach noszą nazwiska przodowników pracy, działaczy robotniczych i daty historycznych wydarzeń w historii ruchu robotniczego".

Bez „pomocy" amerykańskiej, bez wtrącania nosa zamorskich bankierów, osiągnęliśmy wyniki, które wzbudziły podziw w krajach kapitalistycznych. Razem jednak z podziwem wyłonił się w ośrodkach wielkiego kapitału lęk przed rozkwitającym polskim przemysłem. Zjawili się u nas opłaceni za dolary i franki — szpicle i sabotażyści — tacy jak Robineau i Klimczak, których zadaniem był agresywny wywiad wojskowo-przemysłowy, przygotowywanie dywersji itp. Wzmożona czujność klasy robotniczej nie dopuściła do tego, aby szajka pachołków obcego wywiadu zbyt długo grasowała w naszym Kraju. Zdemaskowanie kliki siatek szpiegowsko-dywersyjnych i ukaranie winnych, stało się ostrzeżeniem dla podobnych prób na przyszłość, a jednocześnie wzmogło rewolucyjną czujność całego narodu.

Obserwując gigantyczne osiągnięcia planu trzyletniego nasuwa się pytanie — czemu przypisać tak wspaniały rozwój naszej gospodarki? Bo przecież z tych osiągnięć musimy wyciągnąć naukę na przyszłość, aby w miarę możliwości jeszcze bardziej ulepszać metody, pozwalające nam wytwarzać szybciej, lepiej, taniej.

Otóż — zasadniczym warunkiem rozwoju naszego Kraju była i jest władza ludowa, spełniająca funkcje dyktatury proletariatu. Fakt ten przecież zadecydował o uspołecznieniu przemysłu i odsunięciu wpływów kapitalistycznych, oraz o narodzeniu się u nas nowego, socjalistycznego stosunku do pracy. Robotnik poczuł się wreszcie współgospodarzem Kraju i współtwórcą własnej przyszłości. O możliwości ujęcia władzy przez lud pracujący zadecydowało istnienie kraju zwycięskiego socjalizmu — Związku Radzieckiego, którego wzory i braterska pomoc w znacznej mierze przyczyniły się do naszych osiągnięć gospodarczych.

Obecnie wkroczyliśmy w etap budownictwa fundamentów socjalizmu, w etap realizacji planu sześcioletniego. Wiemy, jak bardzo zmieni się w tym planie oblicze naszego Kraju, jak wielkie mamy przed sobą zadania. Zadania te mogą być zrealizowane tylko na drodze twórczego wysiłku całych mas pracujących. Na drodze zrozumienia istoty rewolucyjnego przeobrażenia w marszu do socjalizmu.

Walaszczyk, Matela, Markiewka — oto ludzie, których bierzemy sobie za wzór. Oto nasi towarzysze pracy, którzy zgłosili gotowość nowych form walki, zastosowania nowych metod pracy. Metody te muszą być wykorzystane i użyte w walce o podwyższenie jakościowe i ilościowe naszej produkcji. Jeszcze bardziej musimy na tej drodze zacieśnić naszą braterską przyjaźń ze Związkiem Radzieckim, sojusz z walczącymi o pokój masami pracującymi całego świata, wzmóc czujność przeciw wrogom klasowym i rozbudować racjonalizację i współzawodnictwo pracy przez podniesienie poziomu uświadomienia ideologicznego mas pracujących.

O przyszłości naszej gospodarki morskiej mówił również na posiedzeniu Sejmu Ustawodawczego R.P. — premier Józef Cyrankiewicz. W exposé czytamy co następuje: „Porty zostały z dniem 1 stycznia skomercjonalizowane i reorganizacji ulegnie też zarząd żeglugi w ramach obowiązujących ustaw i przepisów. Znacznie wzrosną kredyty na szkolnictwo i szkolenie w tym resorcie. Przed żeglugą polską otwiera się jasna i zaszczytna przyszłość, której osiągnięcie zależne jest od nas samych".

„Polska Ludowa ma wszystkie warunki ku temu, aby w najbliższym dziesięcioleciu zbudować jeden z przodujących na świecie przemysłów budownictwa okrętowego — oświadczył Minister Żeglugi Adam Rapacki w telegramie do stoczniowców. — Pomyślcie, czym były Wasze stocznie 4 lata temu a czym będą. Pomyślcie, czym była na morzu Polska Kapitalistyczna a czym stanie się jeszcze za Waszego życia — dzięki Waszej pracy i Waszemu zapałowi. Pomyślcie — ile sił doda Wasza praca światowemu obozowi pokoju, któremu przewodzi Związek Radziecki".

Kontynuujemy WIELKI REJS! Wiemy, że nie jest on łatwy, świadomi bowiem jesteśmy niebezpieczeństw, które czyhają wokół. Wiemy jednak również z całą pewnością, że potrafimy tym niebezpieczeństwom się przeciwstawić i osiągniemy cel naszej drogi — SOCJALIZM.

ARMIA WYZWOLICIELKA

Przed pięciu laty naród polski wyzwolony został spod jarzma niewoli hitlerowskiej. Dokonały tego siły zbrojne Kraju zwycięskiego socjalizmu — Związku Radzieckiego, które w gigantycznej ofensywie na lądzie, na morzu i w powietrzu zdruzgotały nieprzyjacielską machinę wojenną.

Kiedy żołnierz radziecki i walczący u jego boku — żołnierz polski — dobijali faszystowskiego zwierza w jego legowisku — w tym samym czasie robotnicy polscy obejmowali we władanie fabryki, kopalnie i stocznie, a chłop przeprowadzał reformę rolną, przekreślając raz na zawsze krzywdy doznane od jaśniepańskiego dworu. Dzięki zwycięstwu Armii Radzieckiej naród polski mógł przystąpić do budowy ustroju ludzi wolnych i szczęśliwych, do stawiania fundamentów socjalizmu.

Dlatego wiecznie żywa jest w sercu każdego Polaka miłość do niezwyciężonej Armii Radzieckiej, tej armii, która dziś twardo stoi na straży pokoju światowego; dlatego tak głębokim szacunkiem i czcią otacza każdy jej wodza — Generalissimusa Stalina.



LENIN i STALIN — twórcy niezwyciężonej Armii Radzieckiej

W BOJU O ZWYCIĘSTWO I UTRWALENIE WŁADZY REWOLUCYJNEJ

Armia Radziecka narodziła się w dniu Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej. Wprawdzie jednym z pierwszych dekretów, wydanych przez władzę robotniczo-chłopską był dekret w sprawie pokoju, jednak reakcja światowa i kontrrewolucja wewnętrzna — zorganizowały pochód wojenny przeciwko młodej republice radzieckiej. Potwierdziło się na tym przykładzie twierdzenie Lenina, że rewolucja proletariacka nie może i nie powinna pozostać nieuzbrojona. Rewolucja nie mogła zwyciężyć i utrwalić swej władzy bez oręża.

Mroźnego lutowego dnia 1918 r. podpisany został dekret o utworzeniu Czerwonej Armii, a wkrótce potem — dekret o organizacji Czerwonej Marynarki. Pod kierownictwem Lenina i Stalina utworzona została pierwsza na świecie armia wyzwolonych robotników i chłopów, armia braterstwa między narodami, armia, której sojusznikiem był zarówno kulis chiński z Szanghaju, jak i robotnik z Marsylii.

Kiedy mroźny wicher lutowy szeleścił naklejonymi na murach i płotach odezwami, wzywającymi do ochotniczego zaciągu w szeregi Czerwonej Armii — ulicami maszerowały już kadrowe oddziały robotniczo-chłopskiego wojska, śpiewając swe bojowe, rewolucyjne pieśni...

Chwila była poważna. Ze wszystkich stron świata nadciągał wróg... Na północy — na półwyspie Kola, u bram Piotrogrodu, na południu — pod Odessą, na brzegach Oceanu Spokojnego, na Kaukazie i pod Astrachaniem — lądowały świetnie wyekwipowane wojska amerykańskie, angielskie, włoskie, japońskie i francuskie. W pomoc im poszli białogwardyjscy zbóje ze swoimi bandami. Na żołd anglo-amerykański zameldował się Judenicz, Wrangel, Denikin i Kołczak. Od zachodu szykował napad Piłsudski wespół z atamanem Petlurą, spełniając posłusznie wolę anglo-francuskich kapitalistów. Na domiar tego — wewnątrz młodej republiki radzieckiej działał wróg klasowy, działał sabotażysta i dywersant...

W takich warunkach wyczerpane czteroletnią wojną narody radzieckie zdobyły się na gigantyczny wysiłek. Pod genialnym kierownictwem Lenina i Stalina rozgromione zostały kolejno wszystkie armie interwencyjne. W pierwszych liniach frontu pod Piotrogrodem, na przedpolach fortów Krasnaja Gorka i Sieraja Łoszadź, w okopach Carycyna — później przemianowanego na Stalingrad, u wybrzeży Morza Czarnego i Kaspijskiego — wszędzie tam, gdzie chwiał się front, gdzie ważyły się losy rewolucji, losy ludzkości — zjawiał się osobiście Stalin, wyprowadzając zwycięsko operacje bojowe i przynosząc klęskę wrogom.

W rezultacie bohaterskich bojów młoda armia rewolucyjna odniosła zwycięstwo na wszystkich frontach. Związek Radziecki został ocalony.

ARMIA ROBOTNIKÓW I CHŁOPÓW

Zawsze żywa będzie wypowiedź Lenina o zasłyszanej przypadkowo w wagonie kolejowym rozmowie — kiedy to jakaś staruszka opowiadała towarzyszom podróży jak zbierając chrust w lesie spotkała „człowieka z karabinem". Człowiek ten nie tylko że nie ukarał jej, co czynili carscy żandarmi — ale sam w zbieraniu dopomógł. „Dziś już nie trzeba się bać człowieka z karabinem" — oświadczyła na zakończenie opowiadania staruszka.

Człowiek z karabinem — jak stwierdził wówczas Lenin — bronić miał odtąd mas pracujących, prowadząc nieubłaganą walkę z wyzyskiwaczami.

Po zwycięskim zakończeniu wojny domowej nie zapomniano o dalszym umacnianiu potęgi sił zbrojnych Związku Radzieckiego. W wyniku realizacji polityki socjalistycznego uprzemysłowienia kraju i kolektywizacji rolnictwa — powstała silna baza gospodarcza, na której rozwijać się mogła armia i marynarka Kraju Rad.

W referacie na nadzwyczajnej IV sesji Rady Najwyższej ZSRR marszałek K. Woroszyłow przedstawił rozwój radzieckich sił zbrojnych od 1930 do 1939 r. stwierdzając gigantyczny wzrost jakościowy i ilościowy sprzętu technicznego i uzbrojenia w tym okresie. Powołana została do życia Flota Oceanu Spokojnego i Flota Północna. Radziecka Marynarka Wojenna otrzymała nowoczesny sprzęt, a wybudowane w tym okresie krążowniki klasy „Kirow" zadziwiły cały ówczesny świat, nie mając sobie równych w tej kategorii na całym świecie — do dzisiaj.

Trwałe fundamenty ustroju radzieckiego uczyniły z jego armii niezwyciężoną siłę bojową.

O cechach Armii Radzieckiej tak mówił Generalissimus Stalin:

„SIŁA NASZEJ ARMII CZERWONEJ POLEGA NA TYM, ŻE OD ZARANIA SWEGO ISTNIENIA WYCHOWANA JEST ONA W DUCHU INTERNACJONALIZMU, W DUCHU MIŁOŚCI I SZACUNKU DLA ROBOTNIKÓW WSZYSTKICH KRAJÓW, W DUCHU ZACHOWANIA POKOJU MIĘDZY NARODAMI.

ARMIA NASZA JEST ARMIĄ ROBOTNIKÓW WSZYSTKICH KRAJÓW. ŻE JEST TO ŹRÓDŁEM SIŁY I POTĘGI NASZEJ ARMII, O TYM PRZEKONA SIĘ KIEDYŚ BURŻUAZJA ŚWIATA, JEŚLI ODWAŻY SIĘ NAPAŚĆ NA NASZ KRAJ. UJRZY ONA WÓWCZAS, ŻE ARMIA CZERWONA WYCHOWANA W DUCHU INTERNACJONALIZMU MA NIEZLICZONĄ ILOŚĆ PRZYJACIÓŁ I SOJUSZNIKÓW WE WSZYSTKICH CZĘŚCIACH ŚWIATA OD SZANGHAJU DO NEW YORKU I OD LONDYNU DO KALKUTY".

W OKRESIE WIELKIEJ WOJNY NARODOWEJ

Wielka Wojna Narodowa była ciężką próbą dla narodu radzieckiego i jego sił zbrojnych, które musiały prowadzić długotrwałą i zaciekłą walkę z silnym i przebiegłym nieprzyjacielem. Jak

wiadomo — walkę tę prowadził Związek Radziecki przez długie lata samodzielnie, podczas gdy na Zachodzie trwała „dziwna wojna“, sprowadzająca się głównie do zapewnień o otwarciu w krótkim czasie drugiego frontu i często niemal operetkowych działań wojennych. Żołnierz radziecki w tych warunkach potrafił nie tylko wytrwać i obronić własną ojczyznę, ale również zdruzgotać nieprzyjacielską machinę wojenną i ocalić przez swoje zwycięstwo całą ludzkość.

Punktem zwrotnym wojny była sławna operacja stalingradzka. W wyniku opracowanego przez samego Generalissimusa Stalina — planu rozbicia wroga — niemieckie wojska zostały okrążone i zmuszone do kapitulacji. Pamiętnego dnia 2 lutego 1943 roku kapitulowały niedobitki faszystowskiej armii. Nie pomogły spieszące na pomoc wojska Mannsteina. Żelazny pierścień pancernych dywizji generała Rokossowskiego potrafił i z tymi wrogami dać sobie radę.

Huk dział stalingradzkich, huk salw zwycięstwa odbił się silnym echem po całym świecie, zapowiadając ostateczne zwycięstwo, zapowiadając wyzwolenie wszystkich narodów pozostających w faszystowskiej niewoli. Szereg potężnych uderzeń Armii Radzieckiej rozgromił i wypędził okupanta poza granice radzieckiej ojczyzny. Jesienią 1944 r. wojska radzieckie, a wraz z nimi wojska polskie — stanęły nad Wisłą.

Słusznie powiedziano, że wiosna 1945 r. zawitała na ziemie polskie bardzo wcześnie, bo aż w styczniu. Wiosna ta nastała w dniu rozpoczęcia wielkiej ofensywy, która wyzwoliła całkowicie ziemie polskie. Za entuzjastycznie witanymi brygadami czołgów i „Katiusz“ wracało na ziemie polskie nowe życie...

Jednym z największych i najsławniejszych dowódców tej ofensywy, kierowanej przez samego Stalina, był nasz Minister Obrony Narodowej, syn robotniczej Warszawy — Marszałek Polski Konstanty Rokossowski. To jego wojska wyzwoliły Warszawę, rozbiły zgrupowanie niemieckie na pojezierzu mazursko-warmińskim, wyswobodziły Gdynię, Gdańsk i cały pas wybrzeża polskiego.

Hitlerowski wróg został dobity w jego własnym legowisku — w Berlinie. Zwycięstwo Armii Radzieckiej przyniosło wyzwolenie nie tylko narodowi Polski, ale również innym narodom Europy. Kiedy zaś zwycięski sztandar radziecki załopotał nad Kurylami i Port Arturem — dawało to rękojmię wyzwolenia wszystkich uciśnionych ludów Azji.

NA STRAŻY POKOJU

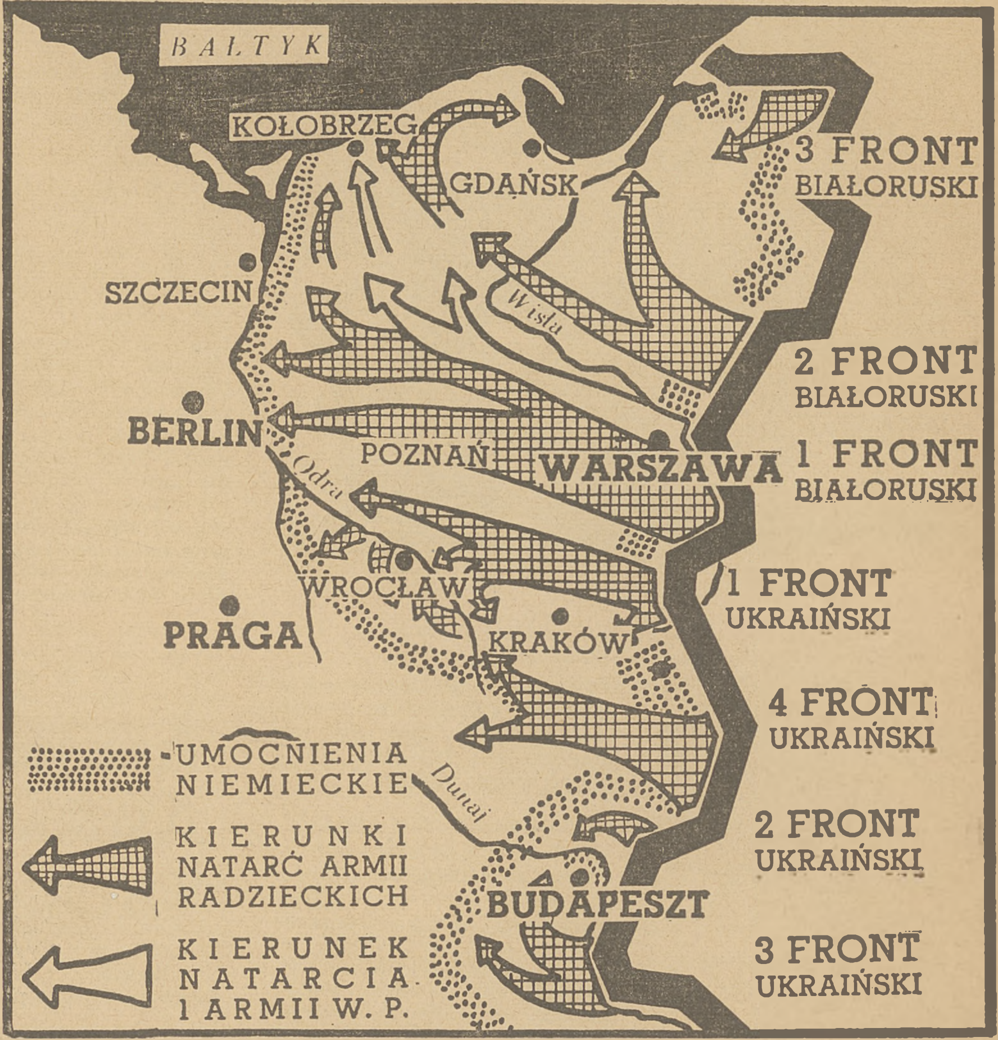
Zaledwie zakończona została Druga Wojna Światowa — reakcyjne kliki wielkiego kapitału zaczęły snuć marzenia o nowej zawierusze wojennej. Sprzeczności właściwe awanturniczej gospodarce imperializmu postawiły wielkich monopolistów w obliczu kryzysu. Dolarowa polityka, stosowana przez panów z Wall Streetu nie mogła i nie może uratować od zagłady prześartego trądem ustroju. Zawiódł „Plan Marshalla“, zawiódł mit o bombie atomowej, ale podżegacze do nowej wojny nie zaprzestali swej haniebnej i zbrodniczej dyplomacji...

W takich czasach rękojmią pokoju, rękojmią budowy nowej, lepszej przyszłości — stał się Związek Radziecki, kraj ludzi wolnych, mocarstwo socjalistyczne, na czele którego stoi WIELKI STALIN — wódz światowego obozu postępu i pokoju.

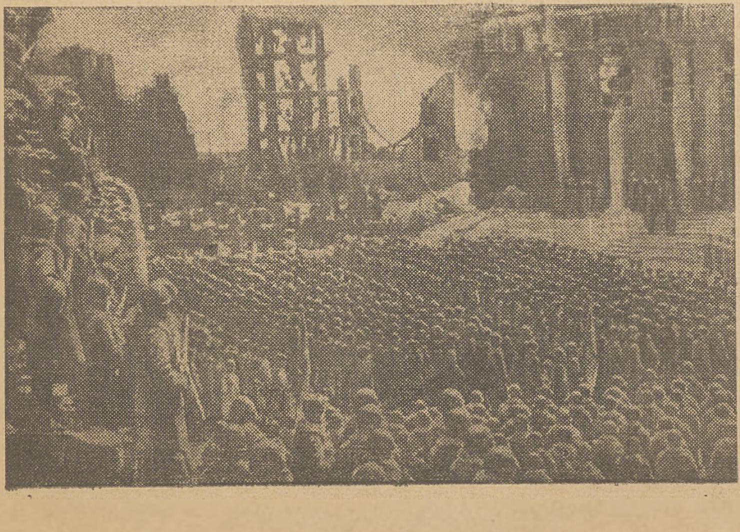
Praca pokojowa narodu radzieckiego, gigantyczne budownictwo, jakie rozwinęło się w ZSRR w związku z realizowaniem powojennego stalinowskiego planu odbudowy i dalszego rozwoju gospodarki narodowej w marszu do Komunizmu, postawiły nowe zadanie wobec Radzieckich Sił Zbrojnych. Polega ono na tym, aby czujnie ochraniać pokojową pracę twórczą narodu radzieckiego, niezawodnie stać na straży interesów państwowych Związku Radzieckiego — rękojmi światowego pokoju, a granice radzieckiej ojczyzny uczynić niedostępne dla wrogów.

Żołnierze radzieccy są bezgranicznie wierni ideom bolszewickiej partii Lenina i Stalina, w której cała postępowa ludzkość widzi rozum, honor i sumienie naszej epoki.

SŁAWOMIR SIERECKI

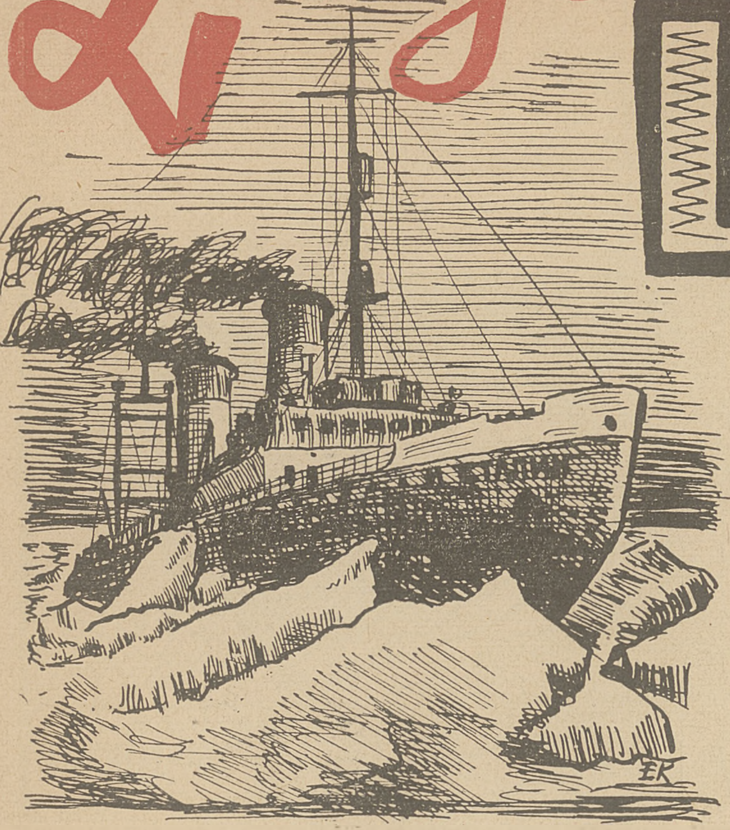


OFENSYWA WOLNOŚCI — rozpoczęta pamiętnego 12 stycznia 1945 roku przyniosła całkowite wyzwolenie naszemu Krajowi, aż po Odrę, Nysę i Bałtyk oraz doprowadziła zwycięskie Wojska Radzieckie na przedpola Berlina. Zamieszczona powyżej mapka pokazuje główne kierunki uderzeń Armii Radzieckiej oraz walczącego u Jej boku odrodzonego Wojska Polskiego. Biorące udział w ofensywie — zwycięskie wojska 2 Frontu Białoruskiego, pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego rozgromiły hitlerowców w operacji mazursko-pomorskiej wyzwalając Gdańsk i Gdynię.





Zwycięzcy lodów



Piętnaście lat temu, latem 1934 roku, zebrali się na Kremlu, pod przewodnictwem Generalissimusa Stalina, kierownicy partii bolszewickiej i rządu, aby powitać uroczyście, szczęśliwie uratowanych uczestników rejsu statku „Czeluskin". Podczas tej uroczystości Stalin omawiał z doświadczonymi polarnikami najbliższe zadania w związku z uruchomieniem Wielkiej Drogi Północnej.

Kapitan „Czeluskina" W. I. Woronin tak pisał o tym spotkaniu:

„Towarzysz Stalin podszedł do mnie i zapytał, jak mocną budowę i jakie wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie i śródokręciu posiadał „Czeluskin", jak wykonane były wzdłużnice, jaką ziarnistość posiadała stal z której je wykonano, kiedy i w jakich warunkach nastąpiły pierwsze pęknięcia wręgów.

Stałem zdumiony — pisał dalej Woronin — gdyż zarówno pytania, jak i znajomość tematu wskazywały na to, że rozmawiałem z poważnym specjalistą, który budował w swym życiu wiele różnych jednostek.

Na zakończenie spotkania towarzysz Stalin stwierdził, że winniśmy opracować na podstawie naszych doświadczeń z rejsu, zarówno projekt radzieckiego lodołamacza, jak i statku do żeglugi w Arktyce i budować je na własnych stoczniach".

Tak więc z inicjatywy Józefa Stalina radzieckie stocznie okrętowe opracowały i rozpoczęły budowę silnych, nowoczesnych lodołamaczy. Pierwszy z nich, na cześć wielkiego wodza i projektodawcy, otrzymał podczas wodowania nazwę „Józef Stalin".

Imię to prowadziło załogę w jej pracy, a życie i czyny wielkiego Stalina były dla niej przykładem i źródłem siły w pokonywaniu trudności.

* * *

Związek Radziecki od lat dzierży pierwszeństwo w budowie lodołamaczy. Tradycje te przejął on jeszcze z czasów carskich, kiedy to w drugiej połowie minionego stulecia, zbudowano na rosyjskiej stoczni pierwszy parowy statek, przystosowany do pływania wśród lodów.

Oto kronsztadski kupiec M. O. Brytniew, właściciel kilku niewielkich parowczyków, postanowił zbudować statek, który mógłby ruszać na morze wczesną wiosną, nie czekając stopnienia lodu. Idąc za radą jednego ze swych kapitanów, Brytniew przerobił w tym celu jeden ze swych pasażerskich stateczków — „Pilot". Wzmocniono więc stewę dziobową zmieniając równocześnie jej kształt na podobny do dzisiejszej jej formy u lodołamaczy.

Wiosną 1864 roku w jednej z gazet kronsztadskich pojawiło się ogłoszenie Brytniewa, że rozpoczyna on przewożenie pasażerów „Pilotem" z Kronsztadtu do miejscowości Oranienbaum na południowym brzegu Zatoki Fińskiej natychmiast po zamknięciu prowadzonego po lodzie przewozu saniami.

Ogłoszenie to spotkało się z ogólnym niedowierzaniem, lecz Brytniew dotrzymał słowa. Maleńki „Pilot", posiadający maszynę parową o mocy 85 HP, z łatwością kruszył miękki, wiosenny lód. Tak powstał pierwszy w świecie lodołamacz.

Krótkowzroczny rząd carski, opierający się na rzeszy sprzedajnych sługusów nie potrafił należycie ocenić powodzenia „Pilota" ani ważności wynalazku dzielnego konstruktora. Lodołamacz Brytniewa doczekał się zwykłego w carskiej Rosji losu: zainteresowała się nim najpierw zagranica. Rysunki konstrukcyjne zakupili inżynierowie niemieccy, wprowadzili do nich pewne ulepszenia i wybudowali cały szereg jednostek dla Łaby i portu w Hamburgu. Przyczyniło się to w dużym stopniu do przedłużenia nawigacji na Łabie i wybitnie zwiększyło możliwości nawigacyjne portu hamburskiego.

Wkrótce potem statki wzorowane na brytniewskim „Pilocie" stały się stałymi mieszkańcami innych portów europejskich, zamarzających w okresie zimowym; trafiły też w końcu i do portów rosyjskich. W ten sposób na początku XX wieku w portach europejskich czynnych było około 40 różnych lodołamaczy, wzorowanych na „Pilocie". Osiem największych i najsilniejszych pracowało w portach rosyjskich: Kronsztadcie, Rydze, Hangö, Nikołajewie, Władywostoku, Saratowie i na jeziorze Bajkał.

Lecz wszystkie te jednostki nie były jeszcze tak mocne aby kruszyć gruby, zimowy lód i pracowały zazwyczaj późną jesienią, kiedy lód dopiero narastał i wczesną wiosną, gdy miękł i zaczynał topnieć.

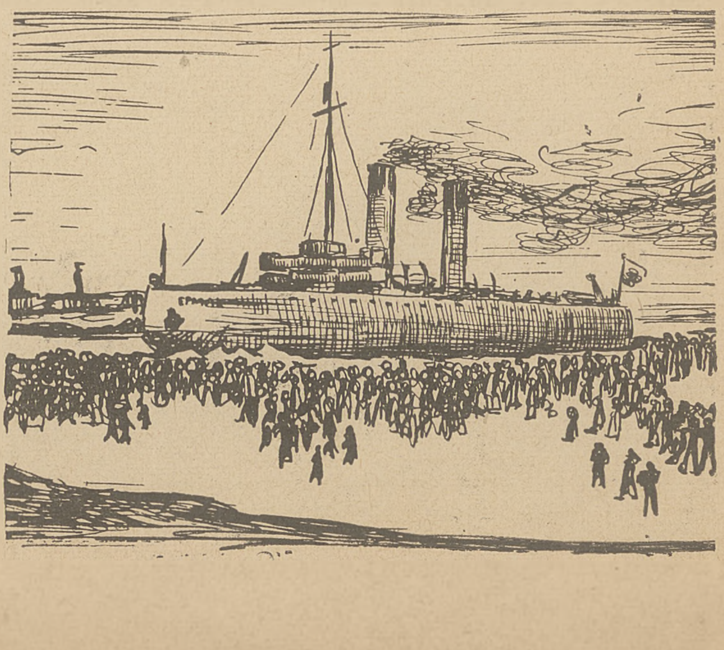
Następny etap rozwoju lodołamaczy — budowę dużych jednostek do kruszenia lodu zimowego — rozpoczęli w światowym przemyśle okrętowym konstruktorzy rosyjscy, a ojcem pierwszego z nich był znany uczony, podróżnik i wielki dowódca floty, admirał Stefan Makarow.

W 1892 roku, wracając z posiedzenia Wszechrosyjskiego Instytutu Geograficznego, opowiadał admirał Makarow swemu przyjacielowi, profesorowi Akademii Morskiej, F. F. Wranglowi o swojej pracy nad skonstruowaniem silnego lodołamacza, który zdolny byłby poruszać się w lodach Arktyki. Mówił on wówczas, że w zachodniej części Oceanu Lodowatego Północnego nie ma pól pochodzenia lodowcowego, że są to takie same lody, jak np. w Zatoce Fińskiej, i że wobec tego można te lody kruszyć odpowiednio silnymi lodołamaczami. Nie łatwo było jednak myśl taką zrealizować w carskiej Rosji, toteż minęło prawie dziesięć lat, nim Makarow dopiął swego.

— Mówi się, że niepokonane są lodowe przestrzenie Arktyki. To nieprawda. Człowiek może je pokonać. Niepokonane są tylko ludzkie przesądy... — pisał wówczas rozgoryczony Makarow, obrazując tym najlepiej trudności, jakie musiał przełamywać.

W końcu jednak zwyciężyła wola i energia Makarowa. W lutym 1899 roku zakończono

Pierwszy na świecie oceaniczny lodołamacz „Jermak" — dzieło admirała Makarowa



pod jego kierownictwem budowę najmocniejszego w świecie i pierwszego pełnomorskiego lodołamacza.

Zima była wówczas na Bałtyku bardzo surowa. Już w grudniu gruby lód skuł zupełnie Zatokę Fińską. Jedenaście ładownych statków, zaskoczonych wczesnymi i niezwykle silnymi mrozami, zamarzło w lodach opodal Tallina w drodze do Petersburga. Otoczyło ich pokryte grubą warstwą śniegu pole lodowe i zdawało się wszystkim, że statkom tym pozostaje czekać tylko wiosny.

Jednakże pewnego ranka na granitowych skałach nadbrzeżnych w Kronsztadcie, zebrały się tłumy mieszkańców miasta. Patrzyli oni w zakrytą śnieżycą dal, skąd dobiegał trzask kruszonego czymś lodu. Tu i ówdzie dawały się zauważyć powstające w lodzie szerokie szczeliny, a w końcu, zza śnieżnej zasłony ukazała się niewyraźna sylwetka statku, dążącego poprzez lody w kierunku otwartego morza.

Zgromadzone na brzegu tłumy nie wierzyły oczom. Statek poruszał się tak, jakby miał przed sobą nie gruby lód a najzwyklejszą wodę. Jego stewa dziobowa z łatwością wchodziła na lodową taflę, która z ostrym trzaskiem pękała pod ciężarem statku na drobne kawałki, rozstępując się na strony. Dziwną miał budowę ten niewidziany dotąd statek, o niskich zaokrąglonych burtach, rozszerzonych ku wodzie i o kształcie żelazka do prasowania, zaopatrzonego w dwa dymiące kominy.

Statek szedł poprzez lód tak szybko, że już po chwili można było odczytać na jego burcie napis — „Jermak" i dostrzec stojącego na mostku kapitańskim człowieka z długą brodą. Był to twórca dziwnego statku — admirał Makarow.

Oczy admirała błyszczały radością. Spełniły się w końcu jego wieloletnie marzenia, którym poświęcił znaczną część swego życia, Rosji natomiast przybył pierwszy w świecie statek, przystosowany do walki z grubym zimowym lodem, pierwszy w świecie pełnomorski lodołamacz.

Ludzkość zrobiła jeszcze jeden wielki krok naprzód w walce z przyrodą, zrobiła go dzięki rosyjskim uczonym, konstruktorom i budowniczym okrętów.

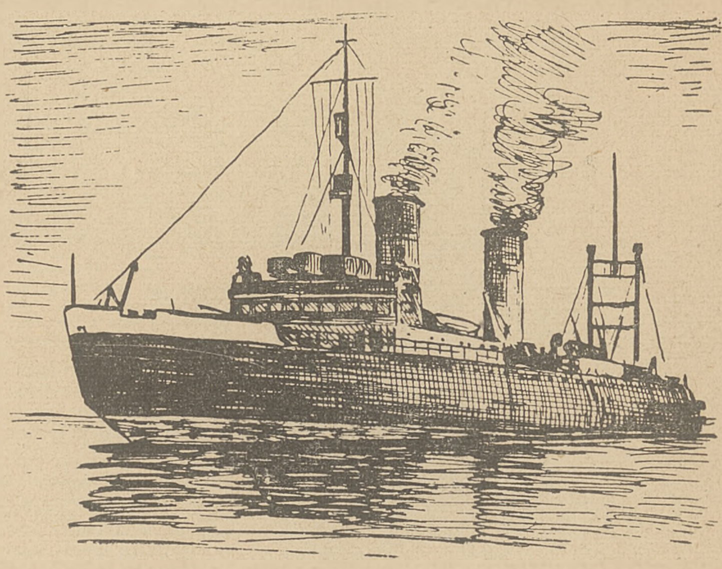
Lecz admirałowi Makarowowi nie dane było dożyć chwili, w której spełniłaby się główna myśl, jaka towarzyszyła mu podczas budowy „Jermaka". Jego pierwszy rejs do Nowej Ziemi nie powiódł się; a nie pozwolono mu na zorganizowanie drugiej wyprawy.

Wielkie wody Arktyki rozstąpiły się po raz pierwszy dopiero przed karawanami statków radzieckich. Nastąpiło to wówczas, gdy do szturmu przeciw lodowym bezkresom ruszyły nowozbudowane z inicjatywy Józefa Stalina na stoczniach radzieckich wielkie i potężne lodołamacze.

Regularną żeglugę w Arktyce rozpoczął w 1939 roku pierwszy z serii tych lodołamaczy — „Józef Stalin" — nazwany tak na cześć wielkiego inicjatora żeglugi arktycznej. Dziś cała ich flotylla pełni ofiarnie swą ciężką służbę, przeprowadzając Wielką Drogą Północną karawany ładownych statków. Arktyka stanęła otworem.

tłumaczył z rosyjskiego — S.W.

Potężny radziecki lodołamacz „J. Stalin" — prototyp serii, która umożliwiła Związkowi Radzieckiemu całkowite opanowanie Arktyki





GAWĘDA BOSMANA KĘDZIORY

Bosmana Kędziorę spotkałem na obiedzie w Domu Marynarza. Przy stoliku nie był oczywiście sam, ale jak zwykle towarzyszyło mu kilku młodych ludzi, w których rozpoznałem nowy narybek marynarski. Dyskretnie zająłem miejsce obok, nasłuchując o czym to mówi bosman Kędziora.

— Jeżeli rzeczywiście ruszymy wkrótce w tak daleki rejs, to wierzcie mi chłopcy, że będzie na co popatrzeć — grzmiał tubalnym głosem bosman. — Z Gdyni do Chin szmat mil — Morze Śródziemne, Suez, Morze Czerwone, Ocean Indyjski... Monsuny i kto wie — może nawet tajfun! Ale to głupstwo — nie w takich opresjach bywał już nasz „Narwik". Zresztą — poznał ujście Amazonki i La Platy, niech pozna teraz mętne wody Jang-tse. W tych mętnych wodach chcieli anglo-amerykańscy kapitaliści łapać „złote rybki". — No cóż — nie udało im się to przedsiewzięcie. Musieli swój „sprzęt rybacki" zapakować na statki i zmykać za ocean... No, ale jedzcie chłopcy, bo zupa stygnie!...

— Moglibyście opowiedzieć nam o Chinach, bosmanie. Przecież nie raz tam bywaliście jeszcze przed wojną...

— Bywało się, bywało... Była wtedy ze mnie taka sama szprotka, jak z was dzisiaj. Pamiętam rozjarzony światłami „Bund" i „Avenue de deux Republique" w Szanghaju... Pamiętam kolorowe żagle dżonek na Rzece Pereł pod Kantonem i niebezpieczne wybrzeża Amoy. Ale cóż Wam po moich wspomnieniach jeśli Wy ujrzycie zupełnie inne Chiny, zupełnie inny Szanghaj, Kanton czy Amoy... I dlatego przed wyruszeniem w drogę, należałoby się Wam raczej trochę wiadomości o dzisiejszych Chinach...

— My już trochę wiemy, bosmanie — wczoraj oficer oświatowy wygłosił nam pogadankę o zwycięstwie Chin Ludowych — rzekł jeden z chłopców.

— Nic Wam nie zaszkodzi, jeśli i ja Wam jeszcze o tym opowiem. Od przybytku głowa nie boli, a wyjdzie Wam to na pewno na pożytek. Czy wiecie kto rządzi dzisiaj w Chinach?

— Wiadomo — naród... — odparł któryś z marynarzy.

— Racja, że naród, ale odpowiedź taka dobra dla babci. Pełnym zdaniem trzeba odpowiadać. Chinami rządzi dziś lud pracujący. Rządzi kulis i chłop. Pewnie, że ich, a nie obszarników i bankierów będziemy nazywać narodem. Walką i pracą mas ludowych kieruje Komunistyczna Partia Chin, która wychowała takich bojowników o wolność — jak Mao-Tse-Tung czy Czu-En-Laj. Partia komunistyczna organizowała walkę przeciw japońskim okupantom i ta sama partia przewodziła Chińczykom w wyzwoleńczej wojnie przeciw ciemnym siłom rodzimej reakcji. Wiemy, że zdrajcom narodu z kliki Kuomintangu przysłali amerykańscy bankierzy broń i ekwipunek, czołgi i samoloty, instruktorów, a nawet własne wojska, które wylądowały w Tsing-Tau. Kapitaliści angielscy ofiarowali Kuomintangowi okręty wojenne, a na wody Jang-tse skierowali własną flotę wojenną. A skutek tej akcji?... Oto armie kuomintangowskie zostały rozgromione, sprzęt amerykański zdobyty, wojska amerykańskie spiesznie ewakuowały Tsing-Tau, załogi okrętów Kuomintangu przyprowadziły swoje jednostki do portów Chin Ludowych, a brytyjska flota została wypędzona z Jang-tse. A wiecie dlaczego to wszystko możliwe było do przeprowadzenia? Bo istnieje Związek Radziecki — kraj zwycięskiego socjalizmu, którego Armie rozbiły ostatecznie japońskiego okupanta i oswobodziły Mandżurię, stwarzając przez to trwałe przesłanki dla zwycięstwa ustroju sprawiedliwości społecznej w całych Chinach. I dlatego naród chiński stanowi dziś potężne ogniwo w światowym obozie Pokoju i Postępu, na którego czele stoi Związek Radziecki...

Dyskretnie usunąłem się z Domu Marynarza, aby zapisać dla „Młodego Żeglarza" zasłyszaną gawędę bosmana. Kiedy byłem już na ulicy, z wnętrza Domu Marynarza dobiegał jeszcze gwar głosów dyskutujących nad pogadanką Kędziory.



1



8



2

O. S. M. W.

Na łamach poprzednich numerów „Młodego Żeglarza" prowadziliśmy Cię — Czytelniku — w naszych stałych fotoreportażach z życia Marynarki Wojennej — z okrętu na okręt, z jednostki na jednostkę: byliśmy razem na „Błyskawicy", „Iskrze", „Żurawiu", na okręcie podwodnym i na trałowcach. Nim z wiosną rozpoczniemy dalszą wędrówkę, nim ponownie wypłyniemy z którymś okrętem na ćwiczenia czy patrol — odwiedzimy obecnie szkoły Marynarki — które zimą dźwigają na sobie cały ciężar szkolenia i doskonalenia kadr.

Wiesz zapewne, Czytelniku, co znaczy ów skrót wymieniony w tytule: OSMW? To — OFICERSKA SZKOŁA MARYNARKI WOJENNEJ. Szkoła, o której z pewnością marzysz i o której marzy wielu Twoich kolegów. Pamiętaj jednak, że same marzenia to stanowczo zbyt mało. W parze z marzeniami musi iść wiedza, zainteresowanie i zapał do nauki. Bo OSMW to nie tylko piękny mundur wyjściowy, dalekie rejsy i marynarskie życie — OSMW to przede wszystkim wytrwała, intensywna nauka. Lekcja za lekcją, lekcja za lekcją. Nie chcę Cię martwić Czytelniku — znacznie tego tu jest więcej niż u Ciebie w szkole podstawowej:

Dzień w OSMW jest tak wypełniony zajęciami, że dosłownie nie ma w nim niema zbędnej minuty. Wykłady z przedmiotów ogólnokształcących (zdj. 1) przeplatają się z przedmiotami fachowymi, takimi jak nawigacja (zdj. 2), locja astronomia, wiedza okrętowa itd. itd. Do tego dochodzą ćwiczenia i zajęcia praktyczne w licznych pracowniach (np. w elektrotechnicznej zdj. 3 i 4) oraz w warsztatach szkolnych (zdj. 5 i 6). Różnego rodzaju zbiórki, apele, musztry dopełniają całości i tak już bardzo pracowitego dnia. Nawet wieczory nie zawsze są na tyle wolne, aby zagrać sobie spokojnie partyjkę szachów w pięknej, szkolnej świetlicy (zdj. 7). Wieczorami bowiem kwitnie przebogate w OSMW życie społeczne i organizacyjne (zdj. 8).

Szybko płyną pracowite dni podchorążym z OSMW. To, że czas tak prędko mija jest głównym powodem, iż podchorążowie nie ulegają zmęczeniu, nie tracą humoru i fantazji. Wszak każdy miniony dzień przybliża ich do tej chwili upragnionej kiedy twardą ławkę zamienią na chwiejny pokład, kiedy zamiast piór i ołówków chwycą w dłonie liny lub wiosła. Przyswajaną podczas zimy teorię wzmocni już niezadługo praktyka. Ta wymarzona marynarska praktyka.

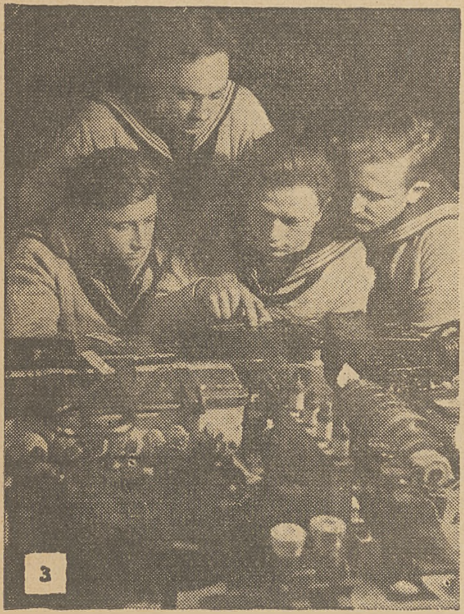
Ale zanim to nastąpi, zanim na białej, ślicznej „Iskrze" wypłyną młodsze roczniki podchorążych w daleki szkolny rejs, zanim starsi na „Błyskawicy" wyjdą w morze odbyć ostre strzelania, zanim dla nich nadejdą groźne egzaminy z całości materiału opanowanego w Szkole, zanim wyniki tych egzaminów ukoronuje uroczysta promocja — w codziennym, szarym trudzie zdobywają przyszli oficerowie odrodzonej Marnarki Wojennej podstawową, teoretyczną wiedzę — ucząc się, ucząc się i jeszcze raz się ucząc.

I dlatego — młody Czytelniku — niech ten fotoreportaż spełni podwójne zadanie: niech pokaże Ci kilka fragmentów z tak bardzo interesującej Cię uczelni, a także niech Ci jak najmocniej podkreśli, że szkoły morskie, zarówno OSMW jak i inne, oparte są przede wszystkim na nauce — a nie na przygodzie i wrażeniach.

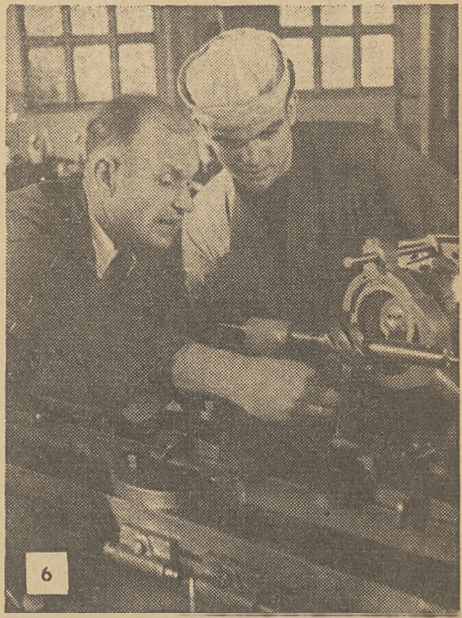
Wszystkie zdjęcia WAF — Uklejewski



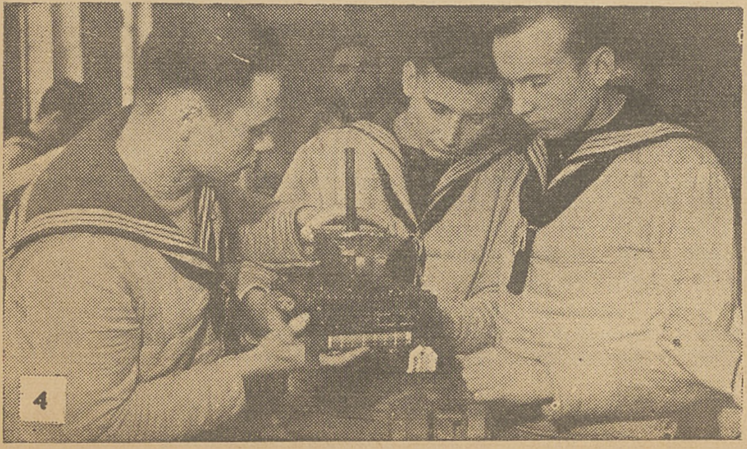
7



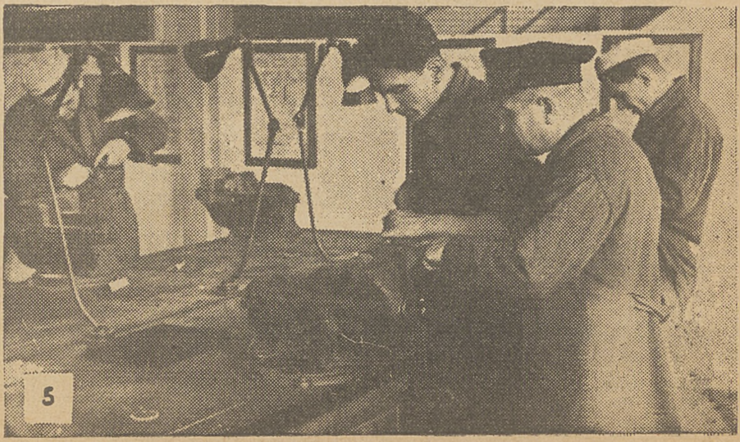
3



6



4



5

Motorowiec „BUG"

nowa jednostka Polskiej Floty Handlowej

Jak wykazała nasza praktyka żeglugowa z ostatnich lat — duże statki nie znajdują dla siebie na bliskich liniach regularnych dostatecznych ilości ładunku. Najbardziej korzystnie kalkulują się natomiast na takich liniach jednostki o niewielkiej nośności, nie przekraczającej 700 DWT. Chodzi tu o takie m. inn. niedługie a częstotliwe połączenia jak Gdynia—Stockholm, Szczecin — Stockholm, Gdynia — Göteborg itd. Prócz tego dla pomyślnego kontynuowania dalszej aktywizacji naszych małych portów — Ustki, Kołobrzega i Darłowa — posiadać musimy statki handlowe dostosowane wielkością do warunków nawigacyjnych powyższych trzech portów.

Do niedawna jedynym przedstawicielem tego typu statków była w naszej flocie odbudowana z poniemieckiego wraka „Narew", motorowczyk o 315 DWT, kursujący na linii Szczecin — Stockholm. Druga podobna jednostka — parowiec „Nyssa" (750 DWT), otrzymany przez nas swojego czasu jako statek pogdański — został już przed półtorarokiem przeznaczony na złom z racji swego podeszłego wieku (rok budowy — 1890).

W ramach planu rozbudowy Polskiej Floty Handlowej jedna ze stoczni krajowych rozpoczęła jeszcze w roku ubiegłym budowę pięciu niewielkich motorowców drobnicowych po 660 DWT każdy. Nim jednak statki te będą gotowe — chcąc zaspokoić rosnące gwałtownie zapotrzebowanie na mały tonaż — Rząd Polski zakupił w końcu ubiegłego roku w Holandii drobnicowiec motorowy „Bug".

Nowa ta jednostka, zbudowana w 1939 roku na stoczni N. V. E. J. Smit en Zoon, Scheepswerven, Westerbrock w Holandii posiada nośność 641 DWT. Całkowita jej długość wynosi 51 i pół metra, szerokość — 8,3 metra. Silnik Diesla o mocy 450 KM zapewnia „Bugowi" szybkość przekraczającą 10 węzłów. Załoga liczy 8 osób.

Z sylwetki i charakterystyki „Bug" jest typowym przybrzeżnym motorowczykiem — takim jakich bardzo wiele spotyka się we wszystkich flotach. Wg zapewnień pływających na nim marynarzy odznacza się on wielką statecznością i solidnością budowy. Niewątpliwie „Bug" stanowi cenny nabytek dla naszej floty i na linii Gdynia — Stockholm, do której został przydzielony będzie z pewnością pracował bardzo korzystnie.

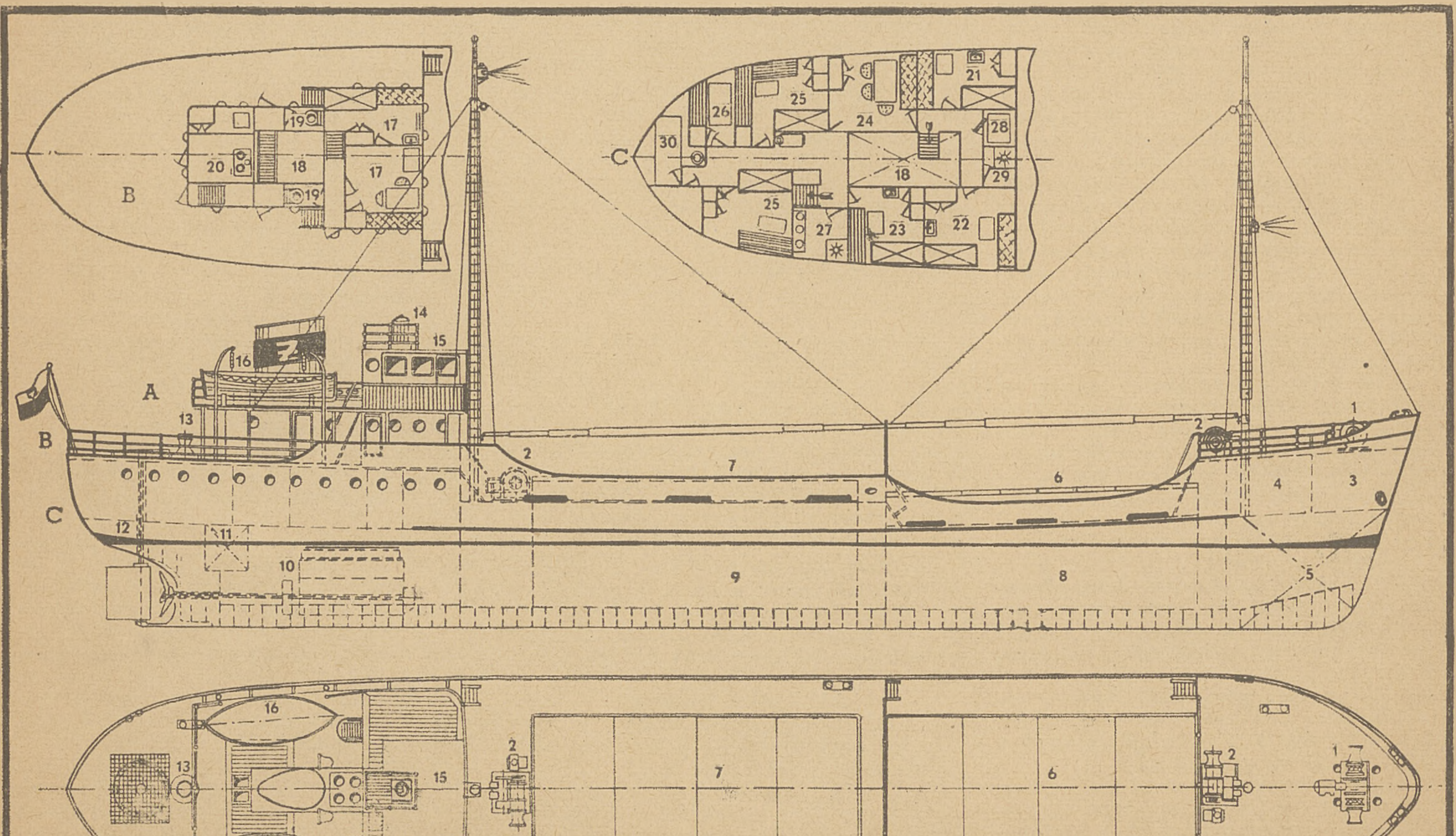
Zamieszczone poniżej rysunki m/s „Bug" pozwolą Ci, Czytelniku, na odbycie w myślach niewielkiej wycieczki po tym naprawdę ładnym statku.

Jotem



OBJAŚNIENIA DO RYSUNKU:

1 — elektryczna winda kotwiczna,
2 — elektryczne windy ładunkowe oraz bomy o nośności 1,5 tony każdy,
3 — komora łańcuchowa,
4 — magazyn bosmański i skład farb,
5 — dziobowy zbiornik balastowy (pozostałe — w podwójnym dnie),
6 — luk nr 1,
7 — luk nr 2,
8 — ładownia nr 1,
9 — ładownia nr 2,
10 — motorownia mieszcząca silnik główny o mocy 450 KM oraz maszyny pomocnicze,
11 — zbiornik paliwa (pozostałe w podwójnym dnie),
12 — zbiornik wody słodkiej,
13 — kabestan rufowy,
14 — kompas główny,
15 — sterownia,
16 — szalupy ratunkowe,
17 — pomieszczenie kapitana,
18 — szyb maszynowni,
19 — W. C.,
20 — kuchnia i kredens,
21 — kabina I oficera,
22 — kabina I mechanika,
23 — kabina II mechanika,
24 — messa oficerska,
25 — dwie kabiny marynarskie, dwuosobowe,
26 — messa załogi,
27 — umywalnia i prysznic załogi,
28 — lodówka,
29 — prysznic oficerski,
30 — śpiżarnia.





ATAK

napisał A. ZONIN

Okręt podwodny wyszedł wreszcie na głębokość peryskopową. Kołysanie prawie nie wzrosło. Tylko nad sfalowanym bezmiarem wód silny wiatr pędził na północ postrzępione, bure chmurzyska. Poprzez nie kładła się na rozkołysane, pieniste grzywy blada poświata księżyca, w której nie było nawet widać wychylającego się na powierzchnię peryskopu...

Komandor podporucznik Fiodor Pietruszenko, przerwał na chwilę badanie horyzontu i ziewnął szeroko; nic dziwnego, druga doba bez zmrużenia powiek zaczynała o sobie przypominać. Przyjemnie byłoby wyciągnąć się teraz w czystej pościeli. Lecz Pietruszenko był starym, doświadczonym podwodnikiem, twardym na podobne pokusy. Wiedział, że najpierw upoluje hitlerowców, w poszukiwaniu których już dwie doby ugania się po morzu, a dopiero później legnie spać, rozebrawszy się uprzednio i nakrywszy pledem aż po czubki włosów. Stłumił następne ziewanie i odjął ręce od peryskopu.

— Wspaniała widoczność, pogoda poprostu wymarzona dla ataku. Trzeba częściej badać horyzont — pomyślał i aby nie poddać się zmęczeniu ruszył w kierunku kabiny nasłuchowej.

— Wszystko w porządku — towarzyszu komandorze. Słychać szumy z południowego zachodu, lecz tak jeszcze słabe, że trudno rozpoznać od jakiej jednostki pochodzą — zaraportował dyżurny bosman.

Pietruszenko nałożył drugą parę słuchawek i przysiadł przy wzmacniaczu.

— Słychać tylko szum morza i nic więcej — rzekł po chwili.

— Słychać towarzyszu komandorze, lecz bardzo słabo. O... teraz znowu słychać... szur... szur... Zmieniają się pelengi... kurs 290°... to niszczyciel... tak... na pewno niszczyciel...

— Niszczyciel, powiadasz? Może to być i niszczyciel... Cóż, bosmanie — słuchajcie pilnie i o wszystkim natychmiast meldujcie. Popróbujemy się zbliżyć.

Mimo pokaźnych rozmiarów, Fiodor Pietruszenko szybko mijał gródź za grodzią, po czym stanąwszy obok sternika, poprowadził okręt nowym kursem.

Znów podniesiono peryskop, lecz zastępca dowódcy na próżno badał szczegółowo horyzont. Nic nie było widać prócz grzebieni białej piany i ciemnych zwałów wodnych. I tylko pracujący na podsłuchu bosman, uparcie powtarzał, że teraz słyszy zupełnie wyraźnie szum śrub, zbliżający się z dwu różnych kierunków.

Pietruszenko wiedział, że lepszego słuchu od jego bosmana nie ma żaden inny podsłuchowiec we flotylli, toteż na jego zdaniu mógł śmiało polegać. Postanowił rozpocząć manewry, nie zapominając jednak sprawdzić zużycia energii elektrycznej.

Zaczęło się polowanie na niewidocznego jeszcze przeciwnika.

Gdy nasłuchujący bosman podał, że są to dwa niszczyciele, Pietruszence przeleciała przez mózg błyskawiczna myśl, że są to na pewno siły przednie większego zespołu, może nawet jego zwiadowcy.

Pietruszenko dumał nad zasadniczym kursem obu okrętów. Biorąc pod uwagę ich wielokrotnie wyższą szybkość, liczył się nawet z tym, że kurs ten może przejść daleko od jego okrętu, wykluczając możliwość ataku.

— Widzę — zachrypiał naraz zmienionym głosem zastępca. — Oba klasy „Maas"!

Pietruszenko dopadł peryskopu i począł obserwować powierzchnię. Na samej linii horyzontu, kołysały się na wysokiej fali sylwetki dwu niszczycieli klasy „Leberecht Maas"!

— Raider musi też być gdzieś blisko — pomyślał — po czym opuściwszy peryskop, zatrzymał się w milczeniu nad mapą, zastanawiając się nad głównym kursem zespołu.

— Może idzie on na północ, a może na południe od naszej pozycji — myślał.

Zabuczał naraz głośnik, po czym bosman z podsłuchu zameldował, że słyszy wzmagający się szum śrub dużych jednostek.

— Jakichże dużych jednostek? — zapytał niecierpliwie Pietruszenko. — Może tam być najwyżej jakiś lekki krążownik i niszczyciel — dodał.

— Według tego co słyszę, są tam dwa duże okręty — zaraportował akustyk, a po chwili dodał: — Takie same szumy słyszałem podczas nauki na Bałtyku, kiedy ćwiczyliśmy z naszymi ciężkimi krążownikami.

Nic nie rzekłszy, Pietruszenko spojrzał na pozycje obu niszczycieli. Szły znów kursem 290°, musiał to więc być ich kurs zasadniczy.

— Jeden raz w życiu... — mruknął przez zęby zastępca, a Pietruszenko myślał:

— Trzeba oba niszczyciele przepuścić, wejść jednemu za rufę i zająć pozycję na trawersie krążownika, między nim a skrzydłem ochrony.

— Tak, jeden raz w życiu — powtórzył słowa zastępcy. Gdy to mówił, w oczach jego pojawiły się stalowe błyski.

— Niszczyciel bardzo blisko, słychać bez aparatów — raportował bosman.

— Głębokość 30 metrów!- Zaprzestać ruchu! Pozamykać grodzie!

— Ogłosić alarm bojowy? — zapytał cicho zastępca.

— Cóż, ogłoście, choć do samego ataku wiele może jeszcze czasu upłynąć!

Szum coraz bardziej się zbliżał. Było już nawet słychać pojedyncze uderzenia śrub. Poznać było można, że oba okręty idą na pełnej szybkości.

Szum ten doskonale znała załoga Pietruszenki. Jednego z takich „Maasów" posłali przecież na dno w roku ubiegłym. Po wybuchu torped tonął tylko dwie minuty. Załoga szczyciła się tym atakiem. A tu teraz takie same „Maasy" przechodziły właśnie nad nimi.

Są wśród podwodników dowódcy, którzy zdecydowaliby się na zaatakowanie niszczycieli, posłaliby je na dno i zawrócili do bazy, zadowoleni z siebie. Lecz Pietruszenko nie łaknął łatwego zwycięstwa. Postanowił zaatakować największy okręt...

Tymczasem bosman — podsłuchowiec, ustalił siły przeciwnika, oceniając je na dwa krążowniki i jeszcze sześć niszczycieli. Podał on dalej, że zespół zmienił kurs z 275° na 305°, potwierdzając przypuszczenie Pietruszenki, że kurs zasadniczy wynosi 290°.

Gdy szum obu zwiadowców ucichł, począł się przybliżać odgłos głównych sił hitlerowskiej eskadry.

Z przerwy tej skorzystał dowódca, aby obejrzeć horyzont. Wiedział on, że mógł być w tym momencie zauważony przez którýś z okrętów, na których czuwali podsłuchowcy, obserwatorzy i dalmierzyści, artylerzyści i obsługi miotaczy bomb głębinowych. Cóż trzeba było ryzykować!

Zaklekotały cichutko łańcuchy. Peryskop wyszedł nad powierzchnię. Już pier-

wszym rzutem oka Pietruszenko stwierdził, że najbliższy niszczyciel jest odeń odległy o około 10 kabli. Zrobił ćwierć obrotu i oczom jego ukazała się sylwetka lekkiego krążownika, na którym wszystko było widać w świetle księżyca.

Pietruszenko rozstawił szeroko nogi i znów zrobił ćwierć obrotu. Zobaczył przed dziobem krążownika szeroką bróżdę i domyślił się że idzie przed nim matelot. Lekki skręt i oczom podwodnika ukazała się sylwetka drugiego krążownika.

Znał ją, pamiętał od wielu lat. Poznał ją w Hamburgu na kilka lat przed wojną, gdy był jeszcze kapitanem żaglowca szkolnego. Trafił wówczas na podniesienie bandery na tym okręcie.

Był to „Gross Admiral".

Pietruszenko spotkał ten okręt po raz drugi w kilka dni później opodal Helgolandu i miał możność przyjrzeć mu się dokładnie, kiedy cała artyleria okrętu, jak zwykle w czasie ćwiczeń, skierowała się na kruchą żaglową łupinę.

To spotkanie było trzecim z kolei i Pietruszenko powiedział sobie, że musi ono być dla „Gross-Admirala" ostatnim. Opuściwszy więc peryskop, rozpoczął manewr, którego zadaniem było zbliżyć go do nieprzyjaciela na około 6—7 kabli. Trudno było manewrować pod wodą, zwłaszcza, że nie wolno było podnieść peryskopu, aby się nie zdradzić. Pietruszenko obliczył swój kurs, kurs wroga, wykreślił przewidywaną drogę torped i gdy był przekonany, że jest już na właściwej pozycji, nieprzyjaciel zmienił kurs. Podniósłszy peryskop Pietruszenko stwierdził, że krążownik zrobił zwrot o 15°.

Tymczasem w części dziobowej czuwała w milczeniu obsługa załadowanych aparatów torpedowych, gotowa w każdej chwili wykonać rozkaz odpalenia torped. Lecz rozkaz nie nadszedł, dał się natomiast słyszeć silniejszy szum wody u dziobu, jej uderzenia o burty, aparaty torpedowe zaczęły lekko drżeć.

— Zwiększyliśmy szybkość — rzucił szeptem któryś z torpedystów — pewnie gonimy „zwierzynkę".

Nie było to jednak takie proste i łatwe. Okręt podwodny mógł być w każdej chwili odkryty i obrzucony bombami głębinowymi.

Pietruszenko mimo naprężenia nerwów, wydawał sternikowi rozkazy głosem cichym i opanowanym. Gdy znów podniósł lekko peryskop i spojrzał na powierzchnię, cicho krzyknął i oddał peryskop zastępcy.

Okręt wyszedł prosto na cel. Najtrudniejsze zadanie — mistrzowski tajny manewr — zostało wykonane.

Tłumiąc podniecenie, Pietruszenko szybko podał kurs i odległość oraz polecił bosmanowi skręcić jeszcze o pięć stopni. Na wszelki wypadek.

— Ognia! — padł wreszcie rozkaz Pietruszenki, a zastępca natychmiast przekazał go do pierwszego, drugiego i trzeciego aparatu torpedowego. Jak alarmujący dźwięk samochodowego klaksonu, zabrzmiały sygnały i natychmiast ustały silne wstrząsy kadłuba. Prawie równocześnie okręt, posłuszny sterom głębinowym począł schodzić coraz niżej pod wodę.

Sekundy mijały pełne napięcia i oczekiwania.

Po długiej jak wiek chwili, nastąpiły dwa stłumione po sobie następujące wybuchy.

— Dwa wybuchy — zawołał podsłuchowiec.

— I trzeci — dodał zastępca.

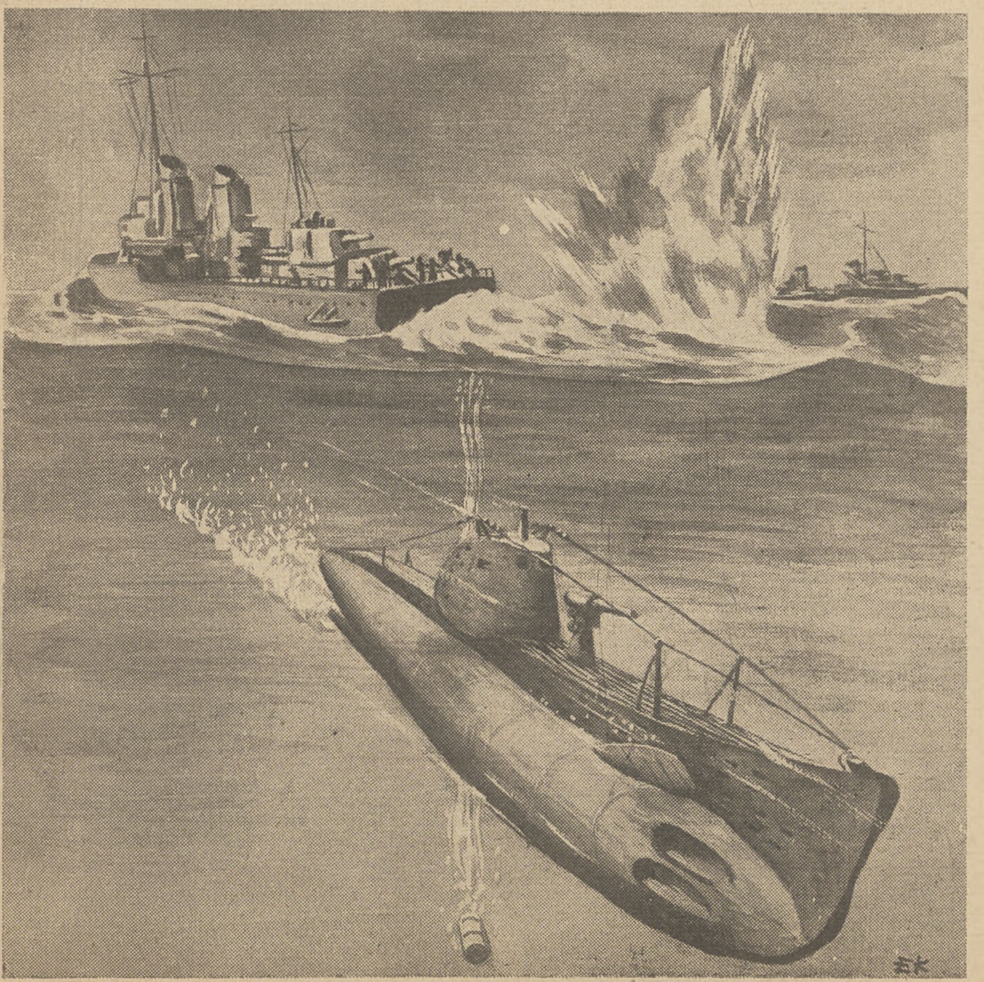
— Ten trzeci, to już nie nasz — spokojnie sprostował Pietruszenko — to bomba głębinowa.

I natychmiast zmienił kurs.

Gdy ustał szum śrub storpedowanego krążownika, wszystko wokoło zapełniły odgłosy rozszalałych niszczycieli, szukających sprawcy klęski, całymi seriami rzucających bomby i wsłuchujących się w to, co się dzieje pod wodą.

Pietruszence kursy niszczycieli były jasne, toteż łatwo odkrył między nimi bezpieczną rynnę, w którą skierował natychmiast swój okręt. I choć okrętem wstrząsnęło kilka bliskich wybuchów, wszyscy wiedzieli, że oszukali wroga.

opracował — S. WOLIŃSKI
ilustrował — E. KARŁOWSKI



LEKCJA CZUJNOŚCI

Podczas odczytywania wyroku przez przewodniczącego Rejonowego Sądu Wojskowego w Szczecinie, wielką salę sądową wypełniał tłum kilkuset ludzi. Byli to robotnicy ze stoczni, marynarze, rybacy, uczniowie szkoły morskiej i robotnicy portowi. Ci którzy nie znaleźli miejsca w sali, zalegali olbrzymim tłumem plac przed gmachem, słuchając wyroku nadawanego przez głośnik.

Z ponuro spuszczonymi głowami wysłuchiwali słów wyroku szpiedzy i dywersanci z dyplomatycznymi paszportami Republiki Francuskiej, wrogowie ludu polskiego i francuskiego, którzy za dolary i franki, przy pomocy zdrajców, dezerterów, kolaboracjonistów i hitlerowców, chcieli szkodzić naszej klasie robotniczej wykuwającej zręby socjalizmu w Polsce.

W skupieniu i z uwagą słuchali robotnicy i marynarze szczecińskiego wyroku. Słuchała z nimi przez głośniki radiowe cała Polska. Słowa, które padały z ust sędziego wszyscy zrozumieli dobrze; były one wyrazem opinii i stanowiska całego narodu polskiego. Słuchali wyroku zagraniczni dziennikarze prasy robotniczej, która z całą stanowczością podkreśliła sprawiedliwy wymiar kary na szpiegów — i dziennikarze prasy kapitalistycznej, której zabrakło przeciwnych argumentów wobec faktów, ujawnionych przez proces.

Wszyscy zapamiętali dobrze odpowiedź szefa szajki szpiegowskiej, a jednocześnie pracownika konsularnego — pana Robineau — na pytanie dla czyich celów przeprowadzany był ów agresywny wywiad wojskowy „Dla krajów paktu atlantyckiego" — odparł wówczas cicho Robineau.

Fakty, które odsłonił proces Robineau, wskazują wyraźnie, że już w r. 1947 wywiad francuski rozpoczął w Polsce swą haniebną działalność szpiegowską, sprowadzającą się wręcz do agresywnego, wojskowego wywiadu i organizowania dywersji w kraju. Tak więc, korzystając z naszej gościnności, zjawili się w Polsce różni „pracownicy konsularni", w rodzaju wicekonsula Bardeta i samego Robineau, których głównym zajęciem było szpiegostwo. Uzyskane w ten sposób materiały wędrowały dyplomatyczną pocztą do Paryża.

Wywiad stawiał sobie określone cele: gospodarcze, polityczne i wojskowe. Skrzętnie notowane były wszystkie przejawy rozwoju naszego przemysłu, naszej całej gospodarki.

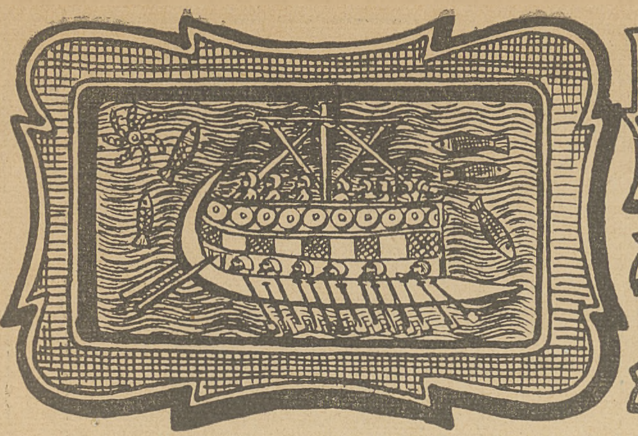
Wiadomo komu przeszkadzał rozwój naszej ojczyzny bez „pomocy" różnych zamorskich imperialistów. Wiadomo komu „solą w oku" jest nasz przemysł bijący stopniem swojego rozwoju wszelkie organizmy przemysłowe krajów kapitalistycznych. Nie ulega wątpliwości, że nić sieci szpiegowskiej, uchwycona w Szczecinie, sięga dalej niż do Paryża, że znaleźć moglibyśmy ją w kuluarach waszyngtońskiego „Białego Domu", podczas gdy kłębek spoczywa w safesach banków i giełdy na słynnej Wall Street. Wywiad francuski rozwijał swoją działalność jak płatny szpicel za judaszowe srebrniki. Zdradziwszy bez skrupułów własny naród, rozpoczął pod szyldem Republiki Francuskiej wypełniać odrażającą funkcję powierzoną mu przez antypokojowe kliki obozu imperialistycznego.

Ośrodki dyspozycyjne w Waszygtonie i na Wall Street nie przypadkowo wybrały wywiad francuski dla przeprowadzenia zaplanowanej w „Białym Domu" akcji przeciw Polsce Ludowej. Znając tradycyjne więzy przyjaźni, jakie łączą narody polski i francuski nie przypuszczano aby wywiad mógł zostać łatwo wykryty i zlikwidowany. Waszyngtońska teoryjka zbankrutowała. Potrafiliśmy odróżnić naród francuski od zaprzedanej kliki sługusów dyplomacji dolarowej — wrogów zarówno narodu polskiego jak i francuskiego.

Cała sieć szpiegowska została zlikwidowana, ale musimy pamiętać, że w ten sposób nie zostały wykluczone próby szpiegostwa i sabotażu ze strony tych kół, którym solą w oku jest gigantyczny rozwój naszego Kraju i wzrost dobrobytu mas ludowych. Zdajemy sobie jasno sprawę, że za panem Robineau leżał cień dyplomacji waszyngtońskiej.

Proces szczeciński to nowa lekcja czujności wobec metod jakimi dyplomacja dolarowa pragnie szkodzić naszemu budownictwu lepszej przyszłości. Metody stosowane przez poszczególnych szpiclów, zdrajców i prowokatorów, rekrutujących się z byłych „dwójkarzy", białogwardzistów, dezerterów, hitlerowców i innych szumowin — opierały się często na naiwności ludzkiej, na uprzejmym udzielaniu informacji o sprawach wojskowych i przemysłowych przez przechodniów i przygodnych znajomych, którzy w zapytujących nie widzieli wrogów naszego kraju i ustroju, wrogów ludu pracującego. Konieczność walki o czujność rewolucyjną, postawiona przez Bolesława Bieruta na Plenum PZPR — uzyskała znów konkretne przykłady. Zwiększony w tym kierunku wysiłek mas pracujących ochroni na przyszłość zdobycze człowieka pracy przed nasyłanymi agentami i sabotażystami.

(sier.)



HISTORIA ŻEGLUGI

Poczynając od tego numeru urządzać będziemy dla Czytelników „Młodego Żeglarza" comiesięczną wycieczkę w przeszłość — w odwiedziny do różnych ludów żeglarskich, interesując się przede wszystkim wyglądem statków, na których pływano niegdyś po morzach.

Nie wiele miejsca przeznaczyła nam Redakcja na te podróże, więc też nie obiecujmy sobie na próżno, że uda nam się zagłębić w szczegóły. Owszem — statki będziemy mogli oglądać do woli, ale wszelkie wyjaśnienia przewodnika ograniczą się do kilku zdań.

Gdyby zaś ktoś z Was zechciał więcej dowiedzieć się o mijanych w pędzie epokach — może to uczynić bez trudu, kupując za 75 zł 68-stronicową broszurę J. Sobczaka pt. „Od żaglowca do transatlantyku", wydrukowaną przez Spóldz. „Czytelnik" w ramach wydawnictwa „Wiedza Powszechna".

Uwaga, torpeda czasu odjeżdża w zamierzchłą przeszłość. Zaczynamy...

EGIPT

Człowiek pierwotny wpadł na pomysł przeprawienia się przez rozlewiska wodne na zwalonym pniu drzewnym, odpychając się od dna ułamaną gałęzią.

Od tego wynalazku zaczął się proces długiej ewolucji, w czasie której pień został wydrążony, a potem zmienił się w kadłub zbity z desek, gałąź przekształciła się w wiosło, pojawił się żagiel rozwijany przy pomyślnym wietrze.

Historia nie zachowała nam śladów po poszczególnych etapach tego rozwoju, który trwał zapewne przez tysiąclecia. Źródła historyczne, rzeźby, wykopaliska zapoznają nas ze statkami stanowiącymi produkt już dojrzałej cywilizacji. Pierwsze ścisłe wiadomości dotyczą Egiptu. Statek egipski, który widzicie u góry, służył do przewozów towarów Nilem lub na nieduże odległości morzem. Był szeroki (około 5 metrów przy długości około 22), miał silnie podniesiony do góry dziób i rufę. Egipcjanie — jako naród rolniczy nie zdradzali jednak zbyt wielkiego zainteresowania morzem. Mieli zresztą trudności z dobrym budulcem okrętowym. Nic więc dziwnego, że woleli posługiwać się najemną flotą fenicką. Według greckiego historyka Herodota żeglarze feniccy na rozkaz faraona Nechao opłynęli w VII w. przed Chr. Afrykę.

*

FENICJA

Fenicja była krainą ubogą i mało urodzajną, obfitującą natomiast w świetny budulec okrętowy: cedry. Sprawiło to, że Fenicjanie, zmuszeni do zajęcia się handlem i transportem, stali się najsłynniejszymi żeglarzami starożytności.

Budowali swoje statki znacznie lepiej niż Egipcjanie, przystosowując je do dalekich, morskich podróży. Wydłużony kształt statku fenickiego (rysunek drugi od góry) pozwalał osiągnąć większą szybkość. Żagiel, rozpinany przy pomyślnym wietrze oszczędzał siły wioślarzy. Znali też kotwicę. Był to zresztą przyrząd niezbędny z tego względu, że żeglowano głównie za dnia, trzymając się wybrzeży, a na noc przeważnie zakotwiczano. Niemniej musieli się już ówcześni żeglarze orientować wg gwiazd, a gwiazda polarna nazywana była w starożytności gwiazdą fenicką. Na statkach swych dotarli Fenicjanie na M. Północne do Wysp Brytyjskich, a nawet podobno na Bałtyk. Na M. Śródziemnym czuli się jak u siebie w domu, gdyż w wielu miejscach pozakładali kolonie, m. in. Kartaginę, która przekształciła się w niezależne państwo i wzrosła do wielkiej potęgi.

*

GRECJA

Świetność Fenicji zaczęła zanikać, gdy na M. Śródziemnym pojawili się żeglarze greccy. Przyswoili sobie metody żeglugi i kolonizacji od Fenicjan, prześcigając swoich mistrzów pod każdym względem. Rozległa sieć kolonii greckich i ich ożywiona działalność wymagała udoskonalonego i szybkiego typu statku. Tak więc w VI w. przed Chrystusem powstał dwurzędowiec (rysunek trzeci od góry) oraz trójrzędowiec (tiera) — statek o trzech rzędach wioseł, liczący około 35 m długości i 5 m szerokości. Z każdej burty znajdowało się około 80—90 wioseł w trzech rzędach. Rozmieszczenie wioślarzy na dwurzędowcu pokazuje rysunek. Sterowanie odbywało się, jak na wszystkich statkach starożytnych — przy pomocy 2 szerokich wioseł sterowych.

Statki takie służyły nie tylko do handlu. Używano ich w wojnie i to z dobrym skutkiem, jak o tym świadczy przebieg bitew morskich Greków z Persami. Dlatego na dziobie posiadały ostre okucie z brązu, którym przebijano burtę nieprzyjacielskiego statku i zatapiano go, wycofując się pośpiesznie, aby przy zczepieniu nie pójść na dno razem z nieprzyjacielem.

*

RZYM

Ostatni z kolei rysunek przenosi nas do Rzymu. Imperium rzymskie w początkach swoich było typowo lądowe. Rolniczy charakter kraju nie zmuszał jego mieszkańców do ekspansji morskiej. Flota rzymska powstała jako koneczne uzupełnienie armii lądowej w czasie wojen z Kartaginą. Opanowanie morza nastąpiło odwrotnie niż u Fenicjan czy Greków, którzy najpierw rozpoczynali działalność handlową i kolonizacyjną, a później dopiero dla ochrony budowali floty wojenne.

Rzymianie w wojnie morskiej stosowali metody walki lądowej, dążąc do opanowania statku przeciwnika przez przybicie do jego burty i wysadzenia swoich żołnierzy. Rzymianie ulepszyli statek grecki, wydłużając go i dając mu większą ilość wioślarzy.

W okresie rozkwitu Rzymu i opanowania przezeń całego basenu M. Śródziemnego nastąpił rozkwit floty handlowej. Ze wszystkich stron ówczesnego świata napływały towary do tego miasta. Do ich przewozu posługiwano się statkami żaglowymi, znacznie szerszymi i pojemniejszymi niż wiosłowe. Na wszelki wypadek statek taki posiadał pewną ilość wioseł, był jednak znacznie tańszy w eksploatacji, gdyż odpadała konieczność żywienia wielkiej liczby wioślarzy.

To przejście Rzymian do żagla jako głównego środka napędu, nie utrzymało się na długo, a napęd wiosłowy zachował się na M. Śródziemnym w postacy galery jeszcze przez długie wieki, jak to zobaczycie w następnych numerach „Młodego Żeglarza".

*

Niejeden z Was przyjrzawszy się rysunkom i przeczytawszy powyższy tekst zada sobie pytanie:

— Wszystko to pięknie, ale skąd rysownik wie, jak wyglądały statki egipskie, fenickie, greckie i rzymskie?

Pytanie słuszne i dlatego rysownik chętnie udzieli wyjaśnień.

Ze statkami egipskimi nie ma kłopotu, bo w grobowcach faraonów zachowały się płaskorzeźby, z których można bardzo wiernie odtworzyć wygląd statków. Ponadto w jednym z grobowców znaleziono dobrze zachowany model.

Fenicjanie nie pozostawili wielu śladów po swej cywilizacji, ale tu znów nam pomoże sztuka Egipcjan, którzy tak często korzystali z usług floty fenickiej. Zachowały się do naszych czasów malowidła egipskie, przedstawiające statki Fenicjan.

Grecy wprowadzili motywy morskie do zdobienia waz, z których wyrobu słynęli. O wymiarach tych statków mamy pojęcie na podstawie wykopalisk prowadzonych na terenie dawnego portu w Pireusie.

Po Rzymianach zaś pozostało wiele rzeźb i płaskorzeźb o motywach morskich oraz dobrze zachowany oryginalny statek cezara Kaliguli, wydobyty z dna jeziora Nemi.

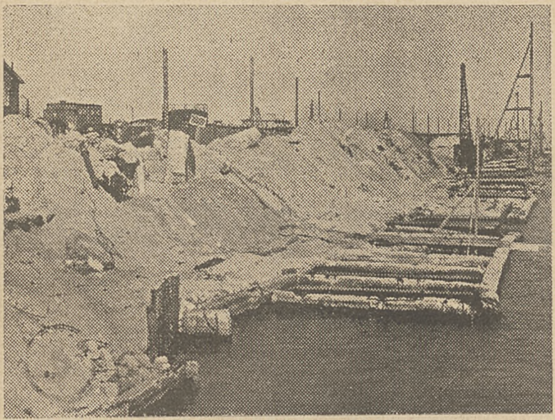
Oczywiście rysownik nie jeździł nad jezioro Nemi, nie błądził też po grobowcach egipskich i nie był w Pireusie, a po prostu miał na wzór reprodukcje i fotografie wszystkich tych zabytków.

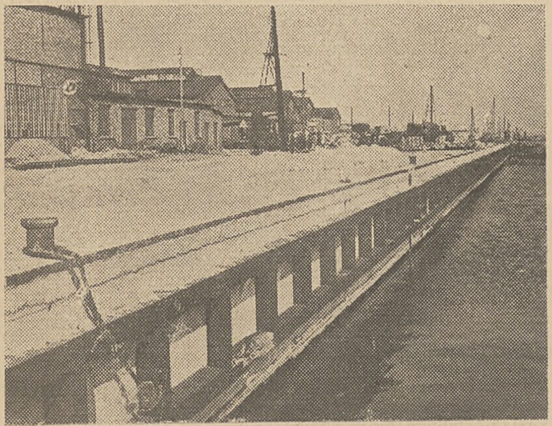


PLAN TRZYLETNI w GOSPODAR

PORTY

Pamiętamy jeszcze obraz naszych portów z roku 1945: zgliszcza, wraki, pustka. A jednak już w rok później porty polskie przeładowały blisko 8 milionów ton towarów. Plan 3-letni postawił przed portami zadania trudne i wielkie: zakończenie odbudowy, kontynuowanie rozbudowy, dalsze zwiększenie przeładunków, dostosowanie struktury portów do naszych obecnych warunków i potrzeb. Co zdziałano w okresie planu 3-letniego? Uruchomiono trzy małe porty — Ustkę, Darłowo i Kołobrzeg. Zakończono prawie całkowicie usuwanie zniszczeń wojennych. Wybudowano nowe fragmenty portów takie jak np. basen do przeładunków masowych w Szczecinie. Zwiększono kilkakrotnie ilość dźwigów, powiększono wielokrotnie długość nabrzeży i powierzchnię składową magazynów. Scalono Gdynię i Gdańsk w jeden sprawny organizm. Zwiększono znakomicie ilość przeładowywanych towarów oraz podniesiono atrakcyjność portów. U końca planu 3-letniego a u progu 6-letniego — zespół portowy Gdańsk/Gdynia zajmuje trzecie miejsce na kontynencie.



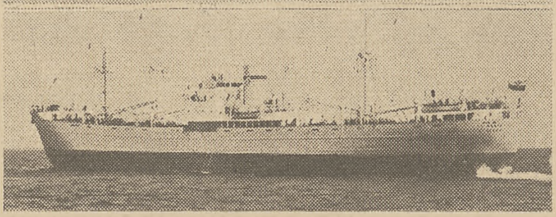


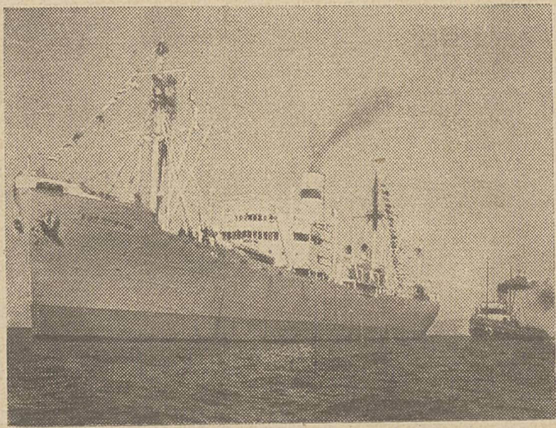


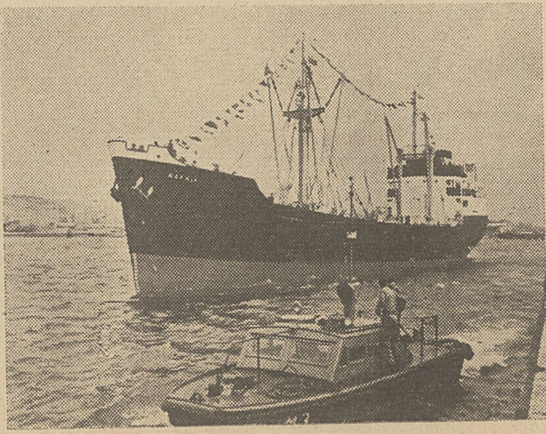
ŻEGLUGA

Polska Flota Handlowa powróciła po wojnie do kraju osłabiona i wyniszczona. Szybko jednak zabliźniła swoje rany, zaczęła rozrastać się i krzepnąć. Wiele było źródeł powiększenia naszej floty: odszkodowania poniemieckie, odbudowa wraków, zakup zagranicą i wreszcie — najwyższy sukces — budowa statków na własnych stoczniach. Już u progu Planu 3-letniego Polska Flota Handlowa liczyła 35 statków o tonażu 160 000 DWT. Przy końcu okresu 3-letniego wzrosła do 48 statków o 215 000 DWT. Wzrosła równocześnie bardzo znacznie ilość połączeń regularnych, m. inn. uruchomiono takie linie jak do Indii i Pakistanu. Trzyletni plan przewozów Polska Marynarka Handlowa wykonała do 12 listopada 1949. Zarząd naszej Żeglugi wypracował w ciągu tego trzylecia nowe zasady polityki eksploatacyjnej, usprawnił organizacyjnie swój organizm, nabrał doświadczenia planistycznego i przygotował się do wielkich zadań Sześcioletniego Planu Rozbudowy, który opierając się na bazie Planu Trzyletniego przyniesie dalszy, intensywny rozrost naszego stanu posiadania na morzu.



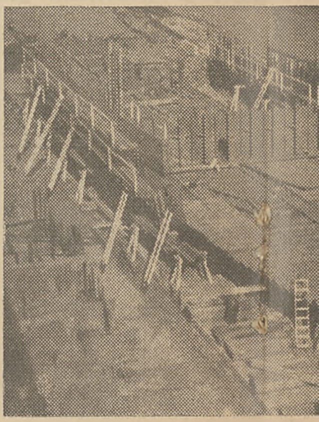


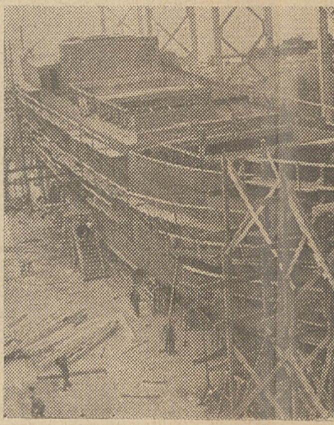


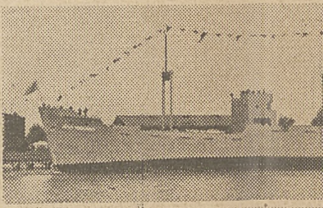


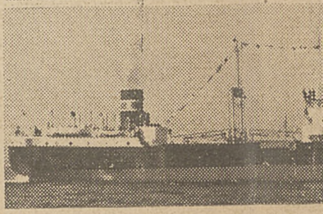
STOCZN

Niewątpliwie do najwięks
krajowej sukcesów Planu Trz
leży uruchomienie naszego
stoczniowego opartego o sie
czych całego kraju. Bez trady
bez odpowiednio zorganizowan
starczającej liczby fachowców
wastowanych stoczni poniem
woczesne, na socjalistycznych
oparte zakłady, będące słuszn
my dla całej Polski. Potrafil
dów zorganizować dostawę s
tów oraz fabrykatów z ma
włącznie. Stworzony od pod
niowy — wykonując Plan Tr
terminem — obok kilku t
mniejszych remontów statków
skich, obok kompletnej odbu
nych jednostek — wybudow
dwa pierwsze statki pełnomo
„Jedność Robotniczą".









opracował — Jotem

...DARCE MORSKIEJ — WYKONANY!

...OCZNIE

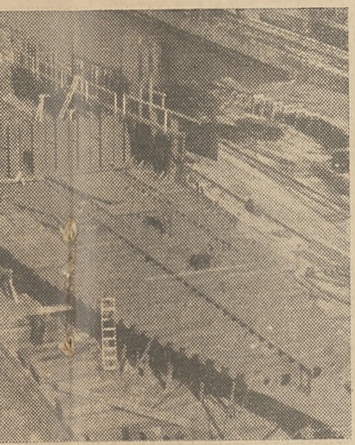
...do największych w skali ogólno- ...y Planu Trzyletniego zaliczyć na- ...e naszego własnego przemysłu ...rtego o sieć zakładów wytwór- ...u. Bez tradycji, bez doświadczeń, ...organizowanego zaplecza, bez wy- ... fachowców potrafiliśmy ze zde- ...zni poniemieckich stworzyć no- ...alistycznych zdobyczach techniki ...ędące słusznym powodem do du- ...ski. Potrafiliśmy dla tych zakła- ... dostawę surowców, półfabryka- ...atów z maszynami okrętowymi ...ony od podstaw przemysł stocz- ...jąc Plan Trzyletni znacznie przed ...ok kilku tysięcy większych czy ...tów statków zagranicznych i pol- ...etnej odbudowy kilkunastu cen- ...— wybudował i oddał do użytku ...ki pełnomorskie — „Sołdka" oraz ...czą".

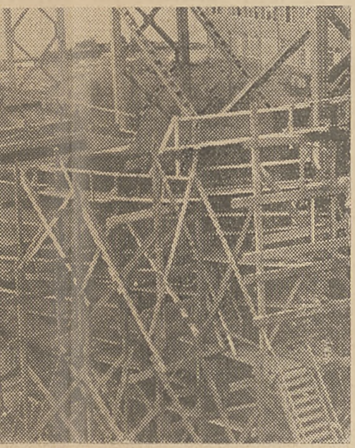
RYBACTWO

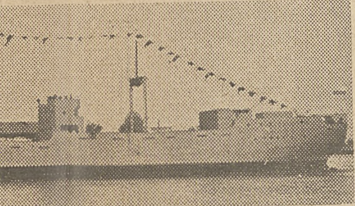
Gęsto rozsiane po wodach przybrzeżnych wraki kutrów oraz kilkadziesiąt mniej lub więcej uszkodzonych łodzi rybackich — oto bilans tego co zastaliśmy na Wybrzeżu bezpośrednio po wojnie. Pionierski rok 1946 był wstępem do wspaniałego, nie mającego odpowiedników, rozwoju rybołówstwa w ramach Planu Trzyletniego. Ze skromnego, zapoznanego przed wojną kopciuszka, własne nasze rybołówstwo morskie staje się przemysłem odgrywającym niepoślednią rolę w aprowizacji kraju. W latach Planu 3-letniego rybołówstwo dostarczyło ponad 140 tys. ton ryb czyli o 30% więcej niż wyłowili polscy rybacy w ciągu dziesięciolecia 1929—1939! Flota dalekomorska, flota kutrowa i przybrzeżna zostały rozbudowane do rozmiarów kilkakrotnie przekraczających nasz stan posiadania przed wojną. Odbudowane stocznie rybackie osiągnęły wspaniałe wyniki produkcyjne. Powstała z ruin sieć chłodni, fabryk lodu, fabryk przetwórczych, wytwórni opakowań i sprzętu rybackiego. Zapoczątkowano budowę nowych baz rybackich.

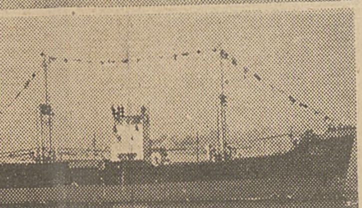
KADRY

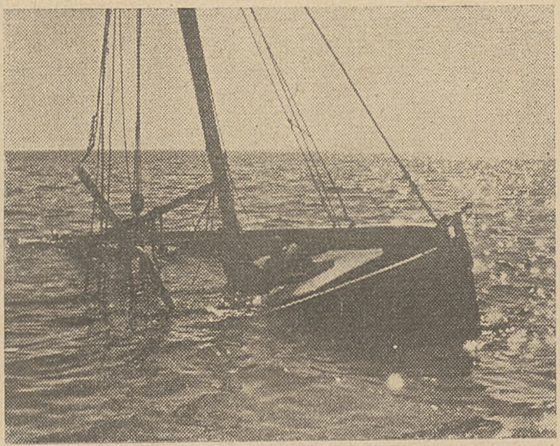
Plan Trzyletni przyczyniając się tak wielce do odbudowy i rozbudowy naszej gospodarki morskiej — szczególnie ważne i odpowiedzialne zadanie postawił przed szkolnictwem, przede wszystkim morskim. I jeśli na odcinku portów, floty, stoczni czy rybactwa zobowiązania Planu Trzyletniego wykonane zostały z pełnym sukcesem — jest to w dużej bardzo mierze zasługą szkolnictwa, które potrafiło sprostać zadaniu i dostarczyło fachowców tylu, ilu trzeba i co ważniejsze — takich, jakich trzeba. Walcząc z licznymi trudnościami szkolnictwo morskie u progu Planu Trzyletniego nikłe i źle zorganizowane — zakończyło okres trzylecia jako potężna, sprawna, centralnie kierowana machina, zdolna z łatwością podołać jeszcze większym wymaganiom, jakie narzuca Sześcioletni Plan Rozbudowy. Dostarczeni przez szkolnictwo morskie nowi, młodzi, pełni zapału ludzie, wychowani w duchu marksizmu i leninizmu, w duchu socjalistycznego współzawodnictwa pracy — będą najlepszą i najpewniejszą gwarancją, że Plan 6-letni zostanie wykonany.



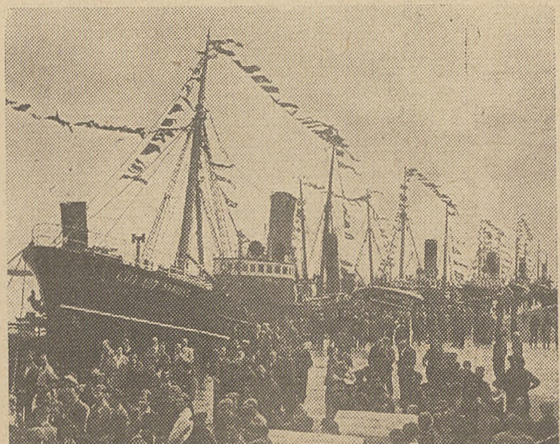






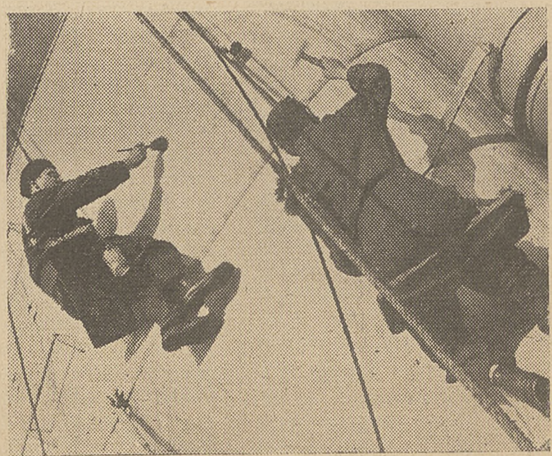












Zdjęcia: K. Komorowski (13), Z. Kosycarz (2), E. Zdanowski (1), A. Pluciński (1)



„Głosy z Morza" jest to nowy, stały dział w „Młodym Żeglarzu". Chcielibyśmy przy jego pomocy zbliżyć Was — Czytelnicy — do życia na morzu, o którym opowiadaliby Wam sami marynarze czy rybacy — zarówno ci starzy, doświadczeni jak i ci „świeżo upieczeni" co to jeszcze rok, dwa lata temu — przed przyjęciem ich do PCWM — z takim samym zapałem jak Wy teraz — czytywali „Młodego Żeglarza".

REDAKCJA

WSPOMNIENIE

Zetknąłem się pierwszy raz z morzem, gdy mnie przyjęto na statek szkolny i z miejsca zapędzono do roboty. Było to dobre, bo nie miałem czasu myśleć; zapomniałem o rodzinie, znajomych dziewczynkach... Myślałem tylko o jedzeniu i spaniu.

Na statku początkowo wszystko dla mnie było obce, dziwne; wysokie maszty, grube reje... I mycie farby takie beznadziejne! To mycie najgorzej dokuczało, a tu gdzie się obejrzysz, wszędzie biało. Potem wiosłowanie. Umocowali szalupę do rufy statku liną i kazali wiosłować, tak mocno! — krzyżem! Nie wiedziałem, czy chcą linę urwać, czy też statek z kotwicą przeciągnąć na inne miejsce; ale nie nastąpiło ani jedno ani drugie. Trwało to godzinami i mimo, że od młodości byłem przyzwyczajony do ciężkiej pracy fizycznej, wyskoczyły mi na dłoniach bąb-



le, a w zgięciach palców popękała skóra. Pocieszałem się tym, że gorzej czują się ci, co nigdy w życiu nie pracowali, a dłonie mieli jak panienki.

Na drugi dzień znowu mycie farby; soda żre rany na rękach, a tu nikt nie pociesza, jeszcze popędzają aby prędzej robić. Jednak ten sposób dezynfekcji ran okazał się doskonały, bo nikomu nic się nie stało i wszyscy byli zdrowi. Dobra zasada, „nie pieścić się".

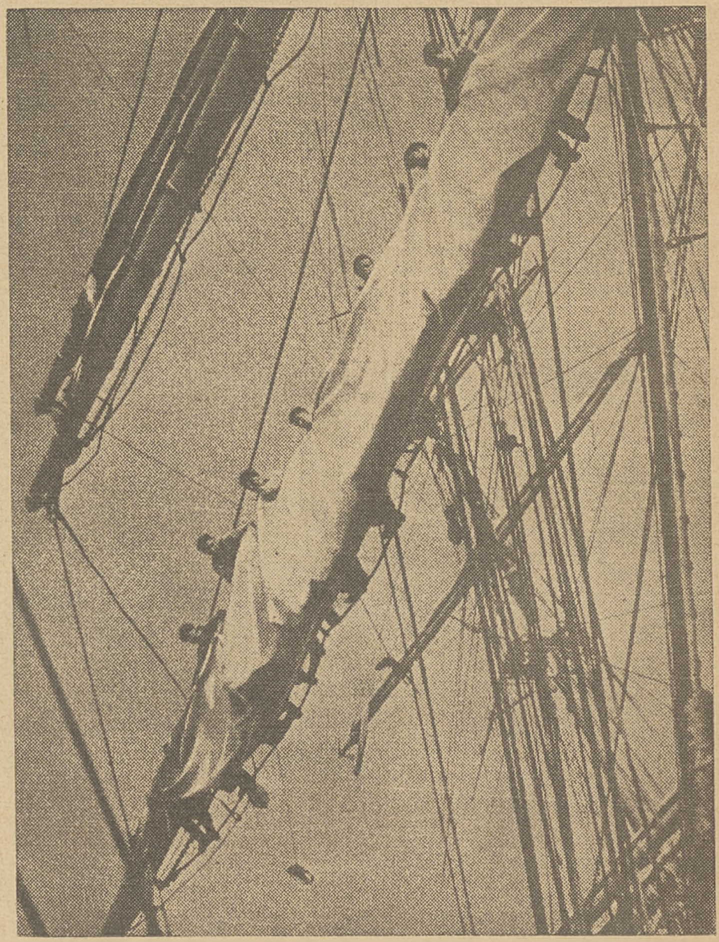
Pewnego pięknego wieczoru statek odpłynął w morze. Większość młodych ludzi stała całą noc na pokładzie i upajała się romantyzmem oddalających się świateł na brzegu.

Noc skończyła się i nadszedł piękny poranek. Słaby, bryzowy wiaterek dmuchał w żagle i statek posuwał się wolno, l dwo kołysząc się na fali. Po pewnym czasie poczułem jakieś nieprzyjemne uczucie, szum w uszach. Oczodoły bolały, chciało się spać, do pracy brakowało sił, a do przełyku jeszcze coś tam podchodziło. Na śniadanie przełknąłem trochę kawy i wyszedłem na wachtę do pracy. Jakoś nic się nie kleiło; najlepiej byłoby położyć się spać gdzieś w ciemnym kącie, gdzie nikt nie zobaczy. Cóż, kiedy nie wolno! Przy robocie zapominało się chwilami o przykrym uczuciu, ale przychodziły momenty, kiedy człowiek opierał się o burtę i barwny strumień łączył go z powierzchnią morza. Ryby muszą przecież także żyć!

Niedługo potem żołądek był już całkiem pusty, na języku poczułem żółć. To już naprawdę nieprzyjemne uczucie. Mimo to jadłem ile mogłem aby było czym chorować. Po kilku godzinach osłabienie przeszło, siły i wilczy apetyt wróciły, a gdy przyszły następne niepogody i sztormy, czułem się jak stary marynarz. Po skończonej podróży zważyłem się — przybyło mi siedem kilo!

*

Skończyłem Szkołę Morską, odbyłem służbę czynną, po czym po pobycie na „biczu", dostałem się na statek drobnicowy; myłem talerze w kuchni i skrobałem ziemniaki. Nie było to miłe ani odpowiednie zajęcie, ale wszystko trzeba samemu przeżyć, aby później można było żądać od innych. W czasie kryzysu przedwojennego, każdy trzymał się posady aby jeść. Po pewnym czasie zaawansowałem na marynarza a potem na bosmana. Droga do szczytowej kariery była ciężka, ale nie zważając no to, żyłem z morzem za pan brat. Czasem przeklinałem, gdy robota za bardzo dokuczyła, ale na ogół byłem zadowolony. Przestałem myśleć o tym, że kiedyś byłem w szkole, przyzwyczaiłem się do pracy i już nie dokuczało mi wieczne miniowanie, sprzątanie ładowni i mocowanie ładunku pokładowego. Nawet codzienne mycie pokładu o 6 rano przechodziło bez wrażeń. W lecie było to nawet





...Ryby muszą przecież także żyć!...

przyjemne, można się było wodą zlać, ubranie za chwilę wyschło i dalsza praca nie była przykra. Gorzej w jesieni, bo aż do pierwszych mrozów musiało się pokład codziennie myć, a potem pracować w mokrym ubraniu. Nie było czasu na zmianę ubrania, a nikt nie dbał o to, czy się kto zaziębi, bo ludzi bez pracy było dużo i łatwo było stracić posadę ale trudno ją dostać.

Lecz raz dokuczyło mi. Jak tylko statek zakończył ładowanie, zaraz odcumowano, a ładownie zaczęto zakrywać po wyjściu z portu. Był silny wiatr, zaczęło się kiwanie, bryzgi wpadały na pokład, a trzeba było zakładać szersztoki. Aż strach przebiegał po grzbiecie. Ciężki kawał stali kiwał się na renerze w prawo i lewo, marynarze czepiali się go pazurami, odskakiwali w bok, aby nie przygniótł ich do burty. Założyliśmy szersztoki, zarzuciliśmy luki, po tym zaczęła się walka z brezentami. Skóra z palców zdzierała się do krwi, a ciało mokre od potu i słonej wody nie było już zdolne do większego wysiłku. Wtedy odburknąłem parę razy na rozkazy z mostku. Usłyszałem, że jak mi się nie podoba, to mogę zejść! Przyjdą inni, którzy będą tu z ochotą pracowali. Cóż było robić, milczałem i tyrałem. Po zakryciu ładowni, zwinęliśmy liny i mocowaliśmy beczki na pokładzie do późnej nocy. Zdawało się, że to koniec roboty. Wszedłem do messy i

Zacząłem pić gorącą herbatę; nie skończyłem jej, gdyż wywołano mnie na pokład. Od kołysania statku rozluźniły się ciężkie beczki i musiałem je lepiej umocować i usztywnić. Nad ranem ledwo żywy i przemoczony do ostatniej nitki, położyłem się do koi. Odpoczynek nie trwał długo. O godz. 6 musiałem wstać i zmyć pokład.



Odczułem wtedy wstręt do węża z wodą, do zimna i kiwania, do minii i wszystkiego, co dotychczas robiłem. Postanowiłem zejść na ląd, odpocząć trochę, a potem starać się zamustrować na inny statek pływający na południe, gdzie mycie pokładu i białej farby jest przyjemnością, gdyż można to robić w stroju kąpielowym.

*

Minęło wiele czasu od tych dni; przeszła ciężka wojna, nauczyła ludzi inaczej patrzeć. Zaczął się inny okres w życiu ludzi morza. Starsze pokolenie marynarzy patrzy na młodzież morską często z zazdrością. Za ich czasów nie było opieki nad młodzieżą, za naukę trzeba było dobrze płacić a po skończonej szkole długo czekać, aż jakiś wypadek pozwolił dostać się na statek.

„TEDDY“



Dzień młodszego marynarza

Noc mieliśmy niespokojną. Silne przechyły boczne stawiały mnie w wąskiej koi raz na głowie (od czego zdążył już wyskoczyć na jej czubku solidny guz), a raz na nogach. Sen w tych warunkach nie należy do najprzyjemniejszych. Jednak nad ranem uspokoiło się nieco. Właśnie gdy najsmaczniej chrapałem, obudził mnie głos wachtowego:

— Wstawaj bracie, w pół do ósmej!

Nie można powiedzieć bym wówczas był w dobrym humorze. Gdy wyszedłem na pokład, w kuchni szumiało już solidnie, a wszelkie dolatujące stamtąd dźwięki i wonie przypominają wszak o smacznym i obfitym śniadaniu. W messie siedział już mój kompan z wachty st. marynarz Antoś. Potem wtoczył się jeszcze, ziewając potężnie, młodszy marynarz pracujący na dejmance, a za nim, rzucając ponure spojrzenia, bosman — widocznie nie „w sosie“. Ponieważ szedłem dziś pierwszy na ster, więc pospieszyłem się ze śniadaniem, na które składały się: kaszka, jajecznica, chleb z masłem i kawa z mlekiem. Potem odczytawszy uważnie log (broń Boże się pomylić!) pobiegłem na mostek. Na widok nadchodzącej zmiany, memu poprzednikowi rozjaśniła się gęba. Odebrałem od niego ster, powtarzając głośno otrzymany kurs.

Morze Śródziemne było teraz gładkie jak jeziorko, pogoda śliczna. Dlatego też sterowało się przyjemnie. Statek naprowadzony na kurs szedł nim prościutko. Czasem tylko lekki ruch kołem wyrównywał różnicę jednego stopnia. Nie zawsze jednak tak bywa. Czasem róża kompasowa „lata“ po kilkanaście stopni w prawo i lewo, a wtedy trzeba niemało wysiłku i wprawy by utrzymać statek na kursie. Szczególnie przy fali z rufy. Dziś jednak, jak powiedziałem, było spokojnie i ciepło choć to już koniec listopada. Mijaliśmy właśnie Maltę, której groźne skały dziwnie kontrastowały z błękitem morza.

Godzina zleciała szybko. Zdziwiłem się gdy nadszedł Antoś i wyrecytował stan logu wachtowemu oficerowi. Teraz ja z kolei poszedłem popracować na pokładzie. Przez godzinę doprowadzałem do śnieżnej białości nadbudówki przy pomocy patentowej duńskiej farby. Potem znów na ster. Na mostku stał kapitan wraz z trzecim oficerem i łapali słońce sekstantami by „zrobić“ pozycję statku. Niezadługo oficer wdrapał się na sterówkę, gdzie znajdował się kompas główny. Wiedziałem, że za chwilę nastąpi zmiana kursu. Rzeczywiście. Przez tubę, której wylot zwisał nad moją głową rozległ się rozkaz:

— Dziesięć stopni w lewo!

— Dziesięć w lewo — odpowiedziałem, kręcąc przy tym spokojnie kołem, by przypadkiem nie „przelecieć“ tych dziesięciu stopni.

— „Stedy“ — dobiegł mnie głos „trzeciego“.

— „Stedy“ — wrzasnąłem — dwieście pięćdziesiąt trzy! Dwa stopnie brakuje!

Po chwili zaś krzyczę:

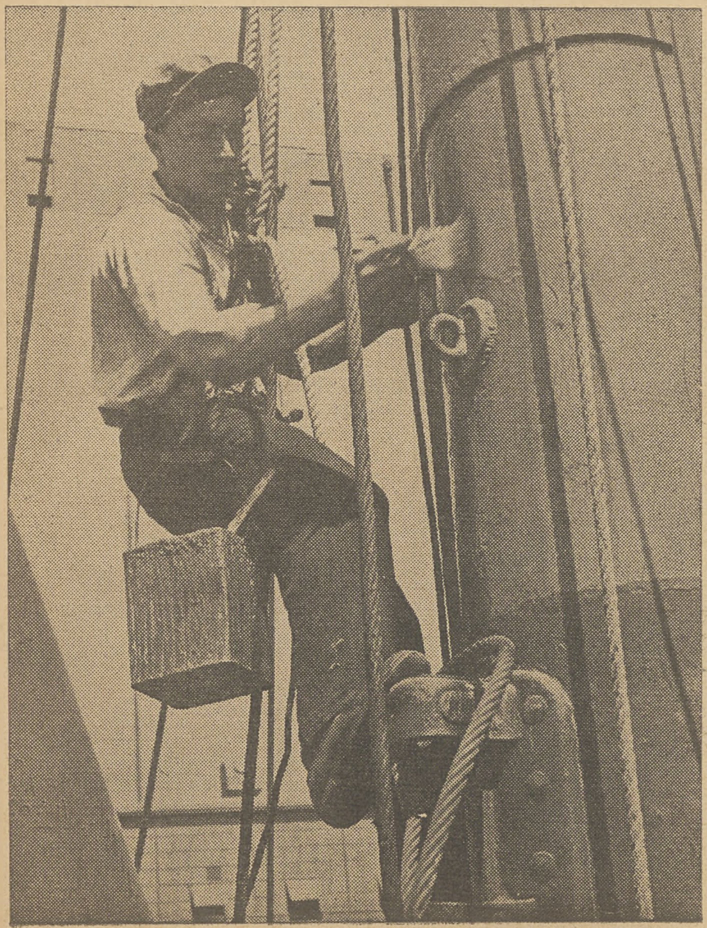
— Jest dziesięć w lewo! Dwieście pięćdziesiąt jeden!

— Tak trzymać! — wycharczała tuba.



Jesteśmy na nowym kursie. Zbliżamy się do Pantalerii. I znów minęła godzina sterowania. Ostatnią godzinę wachty wypełniłem porządkowaniem magazynu bosmańskiego, a o wpół do dwunastej obudziłem następną wachtę.

Dwunasta! Koniec wachty! Obfity obiad, który doskonale wpływa na samopoczucie, po nim krótka pogawędka z kolegami na czwartym luku połączona z wypaleniem papiero-



sa i można iść do kabiny. Aż do ósmej wieczór czas wolny. Czytamy książki ze statkowej biblioteki, opalamy się. Można też grać w karty, spać lub słuchać radia. Co kto woli. O trzeciej podwieczorek, a o szóstej kolacja. Przed ósmą szykuję się na wachtę. Noc jest bezwietrzna i ciepła, więc nie trzeba się grubo ubierać. Za minutę ósma. Oświetlam latarką zegar logu i idę na mostek. Staję na sterze, towarzysz zaś na „oku"



na skrzydle mostku. Oficer miarowo przechadza się, od czasu do czasu podnosząc lornetkę do oczu. Szukamy właśnie światła jednej z latarni morskich, dość gęsto rozrzuconych na północno - afrykańskim wybrzeżu, wzdłuż którego teraz płyniemy. Wtem Antoś melduje:

— Światło piętnaście w lewo!

Oficer wachtowy liczy błyski:

— Tak, zgadza się, to skały Fratelli. Idziemy dobrze.

Potem poszedł spelengować światło i oznaczyć przypuszczalną pozycję statku na mapie. Antoś zmienił mnie przy sterze. Poszedłem na „oko". Za pomocą świetnej nocnej latarki wypatruję następnej latarni i od czasu do czasu „omiatam" szkłami horyzont. Jest piękna, ciepła, księżycowa noc. Wypryski wody z pod dziobu fosforyzują tajemniczo. Wraz z oficerem wyszukujemy na niebie znajome konstelacje i poszczególne gwiazdy. Po pewnym czasie, gdy zwróciłem lornetkę na morze, zauważyłem czerwony świecący punkcik.

— statek dwa rumby w prawo! — krzyczę do trzeciego.

Za chwilę zmieniamy kurs o dziesięć stopni w prawo. Tamten przecinał nam drogę idąc z naszej prawej burty, więc miał pierwszeństwo drogi. Jeszcze nie zdążyliśmy wrócić dobrze na dawny kurs, gdy pokazało się zielone światełko z prawej burty.

— No, ten już nie groźny. Ależ ruch dzisiaj — mruczy trzeci.

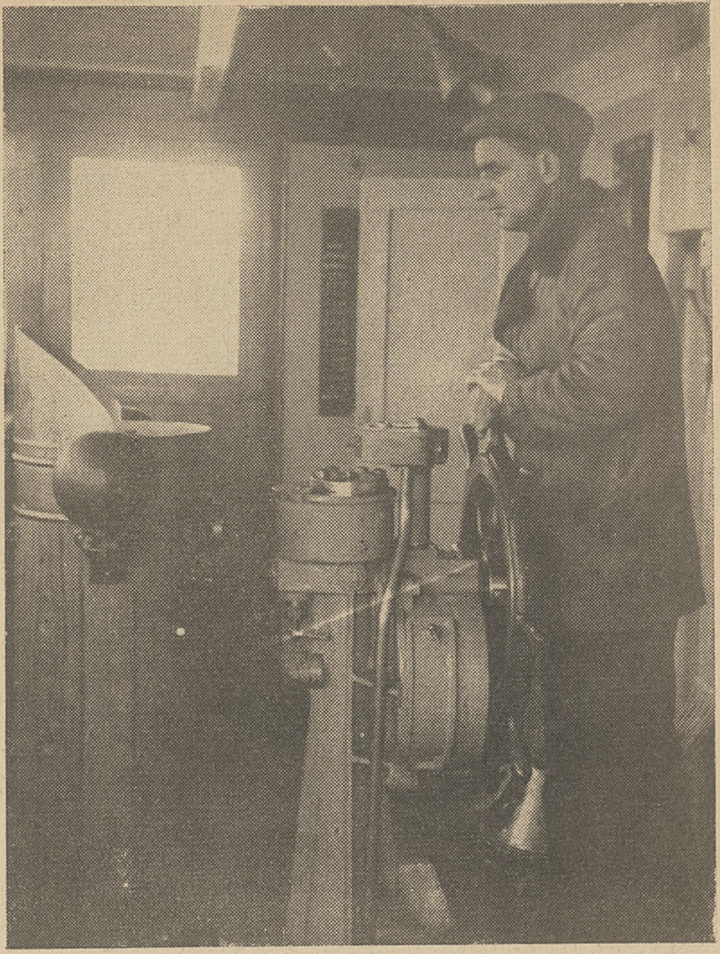
Statek przechodzi bardzo blisko. Za pomocą morsowego migacza dowiadujemy się, iż jest to Anglik, s/s „Latona", idący z Londynu do Sydney.

Godzina minęła. Znowu wracam na ster. Tym razem dość sennie wlepiam wzrok w różę i kreskę kursową, oświetloną żółtym światłem kompasowym. Czas począł się nieprzyjemnie długo wlec. Na szczęście oficer rozpoczął właśnie opowiadanie rozmaitych interesujących historyjek, no i senność natychmiast diabli wzięli.

Tak ubiegła ostatnia godzina sterowania, potem znów miałem godzinę na oku i już leciałem budzić następną zmianę. Parę minut po dwunastej siedzieliśmy w messie i wcinaliśmy nocne porcje. Za kilka następnych minut przeciągałem się w koi.

— Jutro rano będziemy w Algerze — dochodzi jeszcze do mej świadomości przyjemne stwierdzenie, po czym zasypiam niby kamienny rycerz.

Wiesław ANDRZEJEWSKI
m/s „Lewant"



Messboy pracuje

Godz. 6^{30}. Lekkie szarpnięcie wyrywa mnie brutalnie ze snu. To wachtowy daje znać, że zaczyna się mój dzień „messboya". Zrywam się — aby przygotować śniadanie na godz. 7^{30}.

Przygotowuję dwie messy (palaczy i pokładowych), które są zabrudzone przez nocną wachtę. Dostaję prowiant od ochmistrza, nakrywam stoły i wraz z pierwszym „głodnym wilkiem" (a jest ich czternastu!) przyjmuję zamówienia. Szef kuchni — informowany przeze mnie — dogadza jak może członkom moich mess.

Ambicją moją jest wykonać szybko i dobrze każde życzenie starszego kolegi.

Po śniadaniu zmywam statki — a następnie intensywna praca przy sprzątaniu pomieszczeń, korytarzy, łazienek...

O godz. 11 przebieram się, aby w czystym ubraniu pełnić swoją robotę przy podawaniu posiłków — i nakrywam do obiadu.

Godz. 11^{30}. Moje messy napełniają się ludźmi. Gwar, śmiechy... Zupa, drugie danie... No — i deser! Przeważnie kompot puszkowy — który zawsze najlepiej udaje się kucharzowi!

My młodzi — przepadamy za kaszką z sokiem. Uniwersalny pokarm! Smakuje jednakowo w obie strony!

Obiad skończony. Patrzę chwilę na „pobojowisko" — i zabieram się do porządków.

Zrobione! Teraz upragniona chwila godzinnego odpoczynku.

Rozmowy z kolegami, papieros — i czas przygotować się do wydawania podwieczorku.

Godz. 15. Spracowana załoga zajmuje miejsca przy stole i pałaszuje przygotowany posiłek. Po pół godzinie stanowczy głos bosmana wzywa wszystkich do pracy.

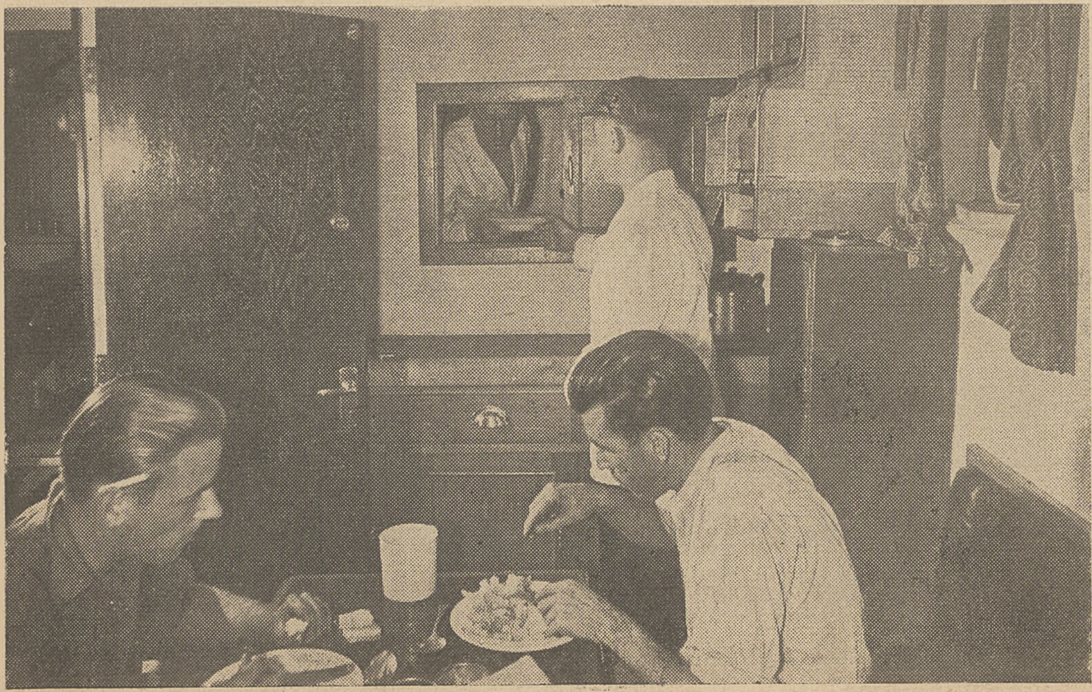
I znów porządkowanie. Pracuję — pod „troskliwym" okiem bosmana — aby zdążyć wszystko zrobić przed kolacją.

Godz. 17^{30}. Kolacja. W miłym nastroju, wśród żartów i dogadywań szybko mija czas posiłku.

Po kolacji — porządkowanie mess, mycie naczyń. Koniec na dziś!

Jest godzina 19. Nadszedł czas wolny. Słucham radia, biorę udział w zebraniach... Słucham wykładów fachowych, pogawędek politycznych. Czytam — lub piorę bieliznę.

Kończę mój dzień chłopca okrętowego. Chcecie wiedzieć jak będzie wyglądało moje jutro? To przeczytajcie te moje wypociny jeszcze raz!



Józef WOJNAROWSKI
s/s „Gliwice"

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY (5)

TEMAT V
RYBACTWO MORSKIE

Marząc o morzu, widzicie siebie przeważnie na statku handlowym, rzadziej na okręcie wojennym, a już zupełnie rzadko na statku rybackim.

A czy pomyśleliście kiedyś, że najbliżej z morzem żyje właśnie rybak — zwłaszcza dalekomorski. Trud jego pracy jest wielki, ale za to jest wspaniale wynagradzany.

Nasze rybołówstwo dalekomorskie rozrasta się w szybkim tempie i potrzebuje nowych pracowników: silnych, zdrowych, idących do ciężkiej pracy z zapałem i ochotą.

Zajmując się obecnym tematem spróbujcie wyobraźnią przenieść się na statek rybacki — a może tu szukać dla siebie miejsca w przyszłości?

GDZIE SZUKAĆ WIADOMOŚCI?

Do zebrania podstawowych informacji o rybactwie morskim potrzebny jest przede wszystkim nr 4 „Młodego Żeglarza" z kwietnia 1949 r., poza tym duże usługi odda Wam komplet 4 n-rów „Żeglarza" z 1948 r., rozesłanych 2 miesiące temu. Dalsze pogłębianie tematu przyniesie lektura książki dr. J. Kulikowskiego „Rybołówstwo Morskie", wydanej przez Morski Instytut Rybacki w Gdyni. Zestawienie innych wydawnictw o tematyce rybackiej znajdziecie w n-rze 1 „Żeglarza" z września 1948 r.

JAK UPORZĄDKOWAĆ WIADOMOŚCI?

I. **RYBY MORSKIE.**

Jaką wartość przedstawia mięso ryb?
Które gatunki ryb morskich mają największe znaczenie dla rybołówstwa?
Jakie morza są najwięcej zarybione?
Gdzie łowią ryby polscy rybacy?

II. **STATKI RYBACKIE.**

Czym się różnią pod względem zasięgu, napędu, urządzeń i sposobu łowienia następujące jednostki rybackie:
łódź wiosłowo-żaglowa,
łódź motorowa,
kuter,
luger,
trauler.
Co to są lugrotraulery i supertraulery?
Co wiesz o polskiej flocie rybackiej?

III. **NARZĘDZIA POŁOWU.**

Co to są bierne i czynne narzędzia połowu?
Jakie ryby łowi się na haczyki?
Jakie ryby łowi się przy pomocy sieci zastawnych i pławnic?
Do jakich połowów używa się włoków?

IV. **PRACA RYBAKA.**

Co składa się na trud pracy rybaka i jak jest on wynagradzany?
Jak układa się praca rybaka przybrzeżnego i kutrowego?
Jak pracują rybacy dalekomorscy?
Jak współzawodnictwo pracy rybaków przyczynia się do rozwoju rybołówstwa?
Gdzie szkolą się kadry rybaków?

V. **PRZETWÓRSTWO RYBNE.**

Czy ryby łatwo ulegają zepsuciu?
W jaki sposób rozprowadza się ryby świeże i kto się tym zajmuje?
Jakie są sposoby konserwowania ryb?
Co się dzieje z odpadkami?

VI. **PORT RYBACKI.**

Jakie zadania ma spełniać port rybacki?
Jakie instytucje związane są z rybactwem morskim?
Jakie urządzenia i zakłady w porcie rybackim związane są ze statkami i ich wyposażeniem?
Jakie urządzenia i zakłady w porcie rybackim związane są z ładunkiem ryb?
Wymień polskie porty rybackie?

NARESZCIE...

... — westchnął niejeden z Was, biorąc do ręki ten numer. Wiecie już jednak, że zmiana wydawcy i przeniesienie administracji do Gdyni spowodowało wydanie zeszytu podwójnego za styczeń i luty, który dopiero teraz do Was dociera. Marcowy numer wyjdzie już normalnie w drugiej połowie miesiąca.

NOWOŚCI.

Nowością jest elementarny kurs korespondencyjny. Mogą się przenieść na ten kurs Ci z Was, którym tematy i zadania dotychczasowe sprawiały duże trudności. Zwłaszcza niech to zrobią uczniowie klasy VII i niższych, mieszkający we wsiach i małych miejscowościach. W obu kursach na raz udziału brać nie można. Formularz zadań jest tak pomyślany, żeby decydować się na jeden z kursów, bo druga jego strona zostanie zaklejona przy wysłaniu jak zwykle na kartce pocztowej.

KURS TRWA...

SPRAWY SZKOLNICTWA MORSKIEGO.

W marcu ukaże się „Informator Szkolnictwa Morskiego", w którym podane zostaną terminy i wskazówki co do zgłaszania się na Komisje Kwalifikacyjne. Jednocześnie ukaże się formularz podania. Uczestnicy kursów korespondencyjnych otrzymają wprost z PCWM „Informator" i formularz podania, w którym będzie zamieszczone zaświadczenie o uczestniczeniu w kursie i ocena ogólna zadań (o ile je nadesłano co najmniej z 2 tematów). W ocenie będą specjalnie wyróżnieni wytrwali uczestnicy nadsyłający zadania od I tematu.

Ponieważ „Informator" zawierać będzie wszystkie szczegóły dotyczące szkolnictwa morskiego o które pytaliście się przy zadaniach tematu IV, więc też nie omawiamy ich teraz.

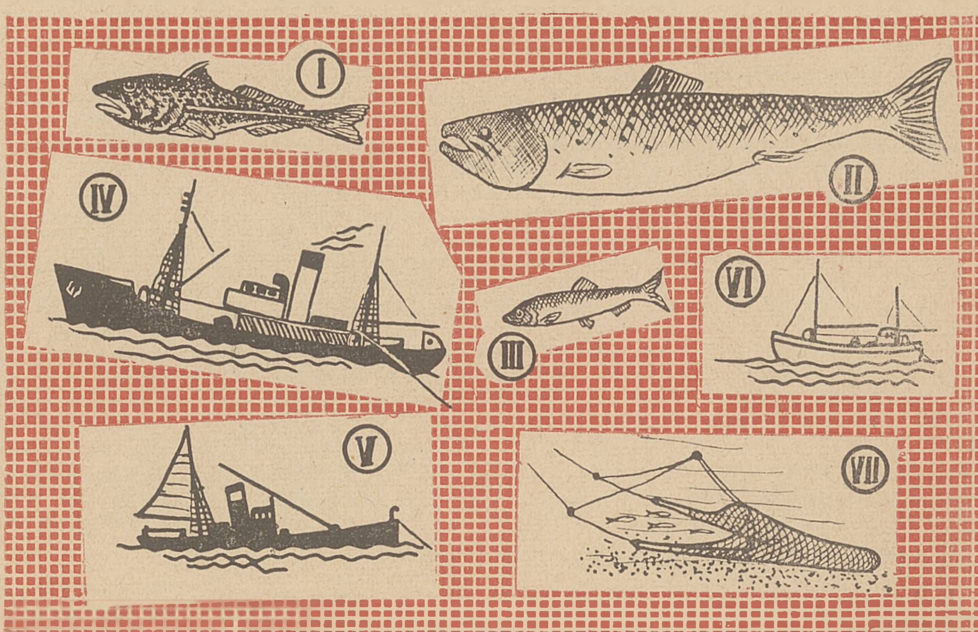
TEMAT VI.

Szykujcie materiały do tematu VI, który dotyczyć będzie STOCZNI. Znajdziecie je częściowo w 4 n-rach „Żeglarza" z 1948 r, częściowo w „Młodym Żeglarzu", zwłaszcza w numerze 1/2 ze stycznia/lutego 1949 r. oraz w comiesięcznej kronice „Na morskim horyzoncie".

DECYDUJCIE SIĘ.

Z numerem bieżącym zamykamy przyjmowanie nowych zgłoszeń na kurs korespondencyjny. Kto więc nie nadeśle zadań z V tematu do 20 marca — nie zostanie już po tym terminie przyjęty.

Przypominamy, że udział w kursie korespondencyjnym obowiązkowy jest dla kandydatów do szkolnictwa morskiego, zamieszkałych poza miejscowościami, w których odbywają się kursy przysposobienia marynarskiego prowadzone przez LM (przedtem przez SP). Kurs korespondencyjny ma im zastąpić kurs w LM.



OMÓWIENIE III TEMATU

I. JAK ROZWIJAŁA SIĘ KONSTRUKCJA STATKÓW

W starożytności statki budowano z drzewa, a za napęd służyły wiosła oraz — przy pomyślnym wietrze — pomocniczy żagiel (rys. G). (Bliższe wiadomości o tych statkach znajdzie czytelnik na str. 12 i 13 niniejszego numeru „Młodego Żeglarza").

We wczesnym średniowieczu najlepszymi żeglarzami byli Wikingowie, którzy na otwartych wiosłowo-żaglowych łodziach (rys. E) przemierzali Atlantyk oraz docierali ze swych siedzib w Skandynawii do najodleglejszych zakątków wybrzeży Europy. W średniowieczu nauczono się używać żagla jako wyłącznego środka napędu (rys. C), co wpłynęło na rozwój żeglugi. W czasach nowożytnych budowano coraz większe żaglowce o coraz większej powierzchni żagli (rys. B — statek z XVI/XVII w. i rys. H — statek z XVIII w.). Żaglowce osiągnęły szczyt rozwoju w drugiej połowie XIX w. (rys. F) i odtąd zaczęły stopniowo znikać z powierzchni mórz. W pierwszej połowie XIX stulecia nastąpił bowiem przewrót w budownictwie okrętowym: kadłuby zaczęto budować z żelaza, a potem stali, a jako środek napędu stosowano początkowo boczne koła łopatkowe (rys. I) a potem śruby wprawiane w ruch maszyną parową. Parowce XIX w. osiągnęły duże wymiary i umożliwiły wielki rozwój żeglugi (rys. A). W w. XX maszyna parowa zaczęła ustępować miejsca silnikom spalinowym. Statki nowoczesne odznaczają się piękną i zgrabną sylwetką o liniach opływowych (rys. D).



Wyjaśnienie. Dla zilustrowania rozwoju statków — przedrukowujemy z n-ru 11 „MŻ" z r. ub. rysunek do jednego z zadań kursu korespondencyjnego.

II. PODSTAWOWE WIADOMOŚCI Z TEORII STATKU.

Zgodnie z prawem Archimedesa statek budowany ze stali nie tonie, gdyż wypiera swoim kadłubem tyle wody, że równoważy ona jego ciężar, co pozwala mu pływać. Żeby statek był zdolny do żeglugi po morzu — nie wystarcza sama zdolność pływania. Musi on być tak mocno zbudowany, aby oparł się skutecznie wszelkim siłom łamiącym, które powstają przy silnym kołysaniu statku na dużej fali, gdy kadłub częściowo zanurza się głęboko do wody, a częściowo zostaje wynurzony w dolinie fali. Dalszym niebezpieczeństwem dla statku mogłyby być przechyły, które mogą spowodować wywrócenie, o ile kadłub statku nie będzie miał odpowiedniego kształtu i ciężary na nim nie będą właściwie rozmieszczone. Statek nie może też być przeładowany, żeby fale nie zalały pokładu. Minimum wzniesienia pokładu nad poziom wody nazywa się „wolną burtą". Największe dopuszczalne zanurzenie oznaczone jest specjalnym znakiem, namalowanym na burcie każdego statku. Wielkość statku określa się przez wymierzenie jego pojemności, czyli kubatury wnętrza. Przy tym pojemnością brutto (BRT) nazywamy kubaturę całego wnętrza, a pojemnością netto (NRT) tylko przestrzeń przeznaczoną na ładunek. Pojemność statków mierzy się w tonach rejestrowych. Tona rejestrowa odpowiada 100 stopom sześciennym, czyli 2,83 m³. Można też określać wielkość statku przez podawanie jego nośności, tj. ciężaru w tonach wagowych, który można załadować na próżny statek aż do zanurzenia go do granicy wolnej burty.

III. JAK JEST ZBUDOWANY STATEK MORSKI?

Do budowy nowoczesnych statków używa się stali. Oczywiście do wykonania różnych urządzeń i instalacji potrzebne są i inne materiały. Z blachy stalowej wykonane jest poszycie statku, tworzące jego dno, ściany boczne, czyli burty i pokład. Poszycie wzmocnione jest szeregiem wiązań konstrukcyjnych, które nazywamy szkieletem. Do głównych wiązań należą: kil, denniki, wręgi, pokładniki i wzdłużniki. Statek wprawiany jest w ruch śrubą, obracaną przez odpowiedni silnik. Silnikiem tym bywa: maszyna parowa tłokowa, turbina, motor spalinowy. Dwa pierwsze rodzaje silnika zasilane są parą, którą wytwarza się w kotłach. W tym wypadku statek posiada następujące pomieszczenia: maszynownię i kotłownię. Spalinowce mają natomiast tylko motorownię. Poza tym na każdym statku musi być pomieszczenie na zapas paliwa: węglownia lub zbiorniki z ropą. Do nadawania kierunku płynącemu statkowi służy ster poruszany kołem sterowym, znajdującym się w sterowni na pomoście nawigacyjnym. Na pokładzie statku znajdują się urządzenia do przeładunku, a więc maszty z bomami i windy ładunkowe, urządzenia do utrzymania statku na postoju — winda kotwiczna z łańcuchem kotwicznym i kotwicą, bębny z linami służącymi do cumowania i pachołki, na które zakłada się cumy. Na pokładzie każdego statku znajdują się poza tym szalupy ratunkowe, zawieszone na szlupbelkach, ułatwiających spuszczanie szalup na wodę. Na wysoko położonym pomoście nawigacyjnym, z którego rozciąga się widok na wszystkie strony, znajduje się sterownia, kabina nawigacyjna z mapami i przyrządami nawigacyjnymi i radiokabina.

Dla zapewnienia załodze statku odpowiednich warunków bytowania, część wnętrza statku przeznaczona jest na pomieszczenia mieszkalne: kabiny sypialne, jadalnię, kuchnię, spiżarnię, łazienkę.

Wewnątrz statku przebiega sieć różnych instalacji i przewodów: rur od pomp, ogrzewania, oświetlenia, urządzeń przeciwpożarowych, wentylacji, przewodów pary i przewodów do porozumiewania się między oddalonymi częściami statku, a zwłaszcza między pomostem nawigacyjnym i maszynownią.

Rozplanowanie i urządzenie wnętrza statku zależy od przeznaczenia statku, tj. od rodzaju ładunku, który ma przewozić.

IV. JAKIE ROZRÓŻNIAMY RODZAJE STATKÓW?

Wszystkie pływające po morzach statki zaliczyć można do jednej z pięciu grup:

1. okręty wojenne,
2. statki handlowe,
3. statki przemysłowe (rybackie, wielorybnicze, do poławiania fok),
4. statki pomocnicze (np. holowniki),
5. statki sportowe tj. jachty.

Okręty wojenne służą bezpośrednio lub pośrednio do prowadzenia wojny na morzu. Są więc wyposażone w różne bronie, a wnętrze ich musi pomieścić liczną obsługę tych broni i zapasy materiałów bojowych.

Statki handlowe służą do przewozu ludzi (statki pasażerskie — będące wielkimi pływającymi hotelami) lub towarów (statki towarowe — będące pływającymi magazynami). Spotyka się też typ pośredni statku pasażersko-towarowego. Wnętrze statku towarowego dostosowane jest do rodzaju ładunku. Jest więc albo zespołem zbiorników dla ładunków płynnych, albo chłodnią — dla ładunków łatwopsujących się, zespołem niewielkich komór — dla ładunków drobnicowych, wielką ładownią — dla sypanych luzem ładunków masowych itp.

Statki pomocnicze to różnego rodzaju jednostki służące do obsługi żeglugi i portów, do utrzymania w porządku szlaków morskich a także do kształcenia nowych kadr marynarzy.

Statki sportowe służące celom niezarobkowym nazywamy jachtami bez względu na wielkość i na to, czy poruszane są przy pomocy śruby czy też żagli.

V. CO TRZEBA WIEDZIEĆ O POLSKIEJ FLOCIE HANDLOWEJ?

W dn. 1. 1. 1950 polska flota handlowa liczyła 48 statków o nośności około 215 000 ton wobec 38 statków w r. 1939 o nośności 120 000 ton. Z wojny wyszła flota mocno uszczuplona i zmniejszona do stanu 23 statków o nośności 110 000 ton. Dwukrotny wzrost swój zawdzięcza flota mądrej polityce Polski Ludowej oraz pomocy Związku Radzieckiego.

Osiągnęła swój stan obecny następującymi drogami: kilkanaście statków odstąpił ZSRR ze zdobyczy wojennej na Niemcach, odzyskaliśmy też kilka statków zagrabionych przez Niemców w czasie wojny. Kilka statków zostało odremontowanych z wydobytych wraków, kilka zakupiliśmy zagranicą lub zamówiliśmy na zagranicznych stoczniach. Wreszcie już 2 statki (rudoweglowce) własnej produkcji pełnią służbę na morzu.

Polskie statki utrzymują regularne połączenia z głównymi portami Bałtyku, Europy Zach. i Morza Śródziemnego, z Północną i Południową Ameryką i Indiami.

Kilkanaście statków nie pływa na liniach regularnych, lecz uprawia żeglugę trampową, tj. przewożenie ładunków masowych w miarę potrzeby do dowolnych portów bez ściśle określonego rozkładu jazdy.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ

1. Wpisz poniżej przy odpowiednich liczbach nazwy części statku ponumerowane od 1—20, dodając krótkie objaśnienie do czego dana rzecz służy.

Rozwiązanie:

1. sterownia — pomieszczenie dla sternika
2. koło sterowe — do poruszania steru
3. wentylatory — do wietrzenia wnętrz
4. szalupa — do ratowania załogi w wypadku zatonięcia statku
5. bomy ładunkowe — do przeładunku towarów
6. windy ładunkowe — do wyciągania i opuszczania ładunku
7. winda kotwiczna — do rzucania i podnoszenia kotwicy
8. luki — otwory do ładowni
9. kabiny — służące za mieszkanie załogi
10. ładownie — pomieszczenie dla towarów
11. kotłownia — pomieszczenie kotłów
12. maszynownia — pomieszczenie maszyn statku
13. ster — do nadawania kierunku płynącemu statkowi
14. wał śruby — do przenoszenia energii z maszyny na śrubę
15. śruba — do poruszania statku
16. kil — główne wzmocnienie szkieletu
17. denniki — usztywniające poszycie dna
18. wręgi — usztywniające poszycie burt
19. dziobnica — wzmocnienie konstrukcyjne dziobu
20. tylnica — wzmocnienie konstrukcyjne rufy

2. Określ rodzaj następujących 10 statków:

1. „Czech" — chłodnicowiec
2. „Herkules" — holownik
3. „Inż. Wenda" — pogłębiarka
4. „Barbara" — przybrzeżny pasażerski
5. „Jedność Robotnicza" — rudowęglowiec
6. „Karpaty" — zbiornikowiec
7. „Kopernik" — prom kolejowy
8. „Saturnia" — trauler rybacki
9. „Sobieski" — pasażersko-towarowy
10. „Warmia" — drobnicowiec

3. Statek ma pojemność 1 829 BRT i 2 400 ton nośności. Pomieszczenia załogi, motoru i zbiorniki paliwa zajmują przestrzeń 2 264 m³. Czy jego nośność zostanie w pełni wykorzystana, jeżeli zapełnimy jego ładownie zbożem, sypanym luzem, wiedząc że 1 tona ziarna zajmuje 49 stóp sześciennych? Ile wyniesie różnica między faktycznym ładunkiem a nośnością statku?

Rozwiązanie:

Nośność nie zostanie wykorzystana — o 300 ton

A. Obliczam, ile ton rejestrowych pojemności zajmują pomieszczenia załogi, motoru i zbiorniki paliwa:

2 264 m³ : 2,83 m³ = 800 (ton rej.)

B. Obliczam pojemność netto statku:

1 829 ton rej. — 800 ton rej. = 1 029 ton rej. (netto)

C. Obliczam pojemność netto w stopach sześciennych:

100 stóp³ . 1 029 = 102 900 stóp³

D. Obliczam w tonach ciężar ziarna, które wypełnia ładownię o objętości 102 900 stóp³

102 900 st.³ : 49 st.³ = 2 100 (ton)

E. Obliczam różnicę między nośnością statku a ciężarem ziarna, zapełniającego ładownie:

2 400 ton — 2 100 ton = 300 ton

4. W jakiej kolejności umieścić rysunki statków oznaczonych literami A — I, aby przedstawić rozwój żeglugi w porządku chronologicznym?

Rozwiązanie:

G, E, C, B, H, I, F, A, D.

Uwaga: Bocznokołowce z ożaglowanymi (na wszelki wypadek) masztami (I) pojawiły się, zanim czyste żaglowce (F) osiągnęły swój szczytowy punkt rozwoju.

5. Przyjmując pierwsze zdanie za prawdziwe, podkreśl błędy dostrzeżone w dalszym ciągu poniższego urywka. Ile ich odkryłeś?

...Motorowiec załadowany drobnicą płynął przez ocean, kołysany boczną falą. Kapitan dał rozkaz do kotłowni (1) ażeby zwiększono szybkość. Palacze (2) zwiększyli dopływ benzyny (3) do motorów Diesla. Wydobywające się z komina czarne kłęby dymu (4) wiatr znosił wprost na sterownię (5), a sternik mając zasłonięty (6) widok zbaczał (7) raz po raz z kursu. Fala wzrosła i na skutek gwałtownych przechyłów ładunek węgla (8) zaczął się przesypywać z ładowni dziobowej do rufowej (9) i (10).

Urywek zawiera 10 błędów. Oto one:

1. **Na motorowcu nie ma kotłowni.**
2. **Na motorowcu nie ma palaczy, tylko motorzyści.**
3. **Motory Diesla zasilane są ropą, a nie benzyną.**
4. **Na motorowcu z komina nie wydobywają się kłęby dymu, choć przy złym spalaniu ropy mogą pojawić się widoczne czarne spaliny.**
5. **Boczny wiatr nie mógł znosić spalin na sterownię.**
6. **Spaliny nie mogą zasłonić sterowni, bo znajduje się ona przed kominem.**
7. **Zasłonięcie widoku ze sterowni nie wpływa na kurs statku, bo sternik patrzy się na kompas.**
8. **Skoro statek wiózł drobnicę — to nie było w ładowniach węgla.**
9. **Wiatr wiał z boku, więc statek mógł się tylko kołysać na boki.**
10. **Ładownia dziobowa oddzielona jest od rufowej motorownią.**

OMÓWIENIE IV TEMATU

Z braku miejsca omówienie IV tematu zmuszeni jesteśmy odłożyć do następnego numeru. Na razie zamieszczamy tylko rozwiązanie zadań z IV tematu.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ

1. Na rysunku umieszczonym w 12 numerze widzimy 44-osobową załogę dużego parowca ugrupowaną wg zajmowanych 15 stanowisk. Wymień te stanowiska i określ krótko, jakie zasadnicze funkcje wchodzą w zakres każdego z nich?

Rozwiązanie

1 — kapitan, 2 — oficerowie pokładowi, 3 — radiooficer, 4 — starszy mechanik, 5 — oficerowie maszynowi, 6 — elektrotechnik, 7 — bosman, 8 — marynarze pokładowi, 9 — cieśla okrętowy, 10 — węglarze, 11 — palacze, 12 — smarownicy, 13 — ochmistrz, 14 — kucharze, 15 — stewardzi.

Określenie zasadniczych funkcji każdego z wymienionych członków załogi znajdziecie w omówieniu IV tematu punkt III, które zamieszczone zostanie w nast. numerze.

2. Parowiec o pojemności 3 080 NRT i nośności ogólnej 7 200 ton (wraz z paliwem i zapasami) wyrusza w podróż z Gdyni do Buenos Aires z ładunkiem cementu (1 tona cementu w workach zajmuje 0 7075 m³). Jego szybkość wynosi 12 węzłów, a zużycie węgla 30 ton na dobę. Ile węgla musi zabrać ze sobą, aby wystarczył na podróż w jedną stronę z 20% rezerwy?

Rozwiązanie

Parowiec musi zabrać ze sobą 900 ton węgla.

A. Obliczam z mapy długość trasy morskiej z Gdyni do Buenos Aires: około 13 340 km i zamieniam na mile morskie
13 340 : 1,852 km = 7 200 (mil morskich).

B. Obliczam w jakim czasie parowiec przebędzie tę trasę:
7 200 mil : 12 mil na godz. = 600 godz.
600 godz. : 24 godz. = 25 (dób).

C. Obliczam zużycie węgla w ciągu 25 dób i doliczam 20% rezerwy:

$$30 \text{ ton} \times 25 = 750 \text{ ton}$$

$$\frac{750 \text{ ton} \times 20}{100} = 150 \text{ ton}$$

$$750 \text{ ton} + 150 \text{ ton} = 900 \text{ ton.}$$

3. Ile cementu będzie mógł zabrać powyżej wspomniany statek, skoro oprócz węgla załaduje w Gdyni 140 ton wody słodkiej i żywności?

Rozwiązanie

Statek może zabrać 6 160 ton cementu.

A. Obliczam ciężar węgla, wody i zapasów:
900 ton + 140 ton = 1 040 ton.

B. Obliczam ile cementu można załadować na statek skoro 1 040 ton nośności zostanie wykorzystane na węgiel, wodę i zapasy:
7 200 ton — 1 040 ton = 6 160 ton.

4. W jakim procencie przestrzeń ładowni nie zostanie wykorzystana w czasie tego rejsu?

Rozwiązanie

Tylko 50% przestrzeni ładowni zajęte będzie przez cement.

A. Obliczam ile m³ zajmie ładunek 6 160 ton cementu:
$0{,}7075 \text{ m}^3 \times 6\,160 = 4358{,}2 \text{ m}^3.$

B. Zamieniam m³ na tony rejestrowe:
$4358{,}2 \text{ m}^3 : 2{,}83 \text{ m}^3 = 1\,540$ (t. rej)

C. Obliczam, jaki to będzie % pojemności netto statku:

$$\frac{1\,540 \times 100}{3\,080} = 50\ \%$$

5. Ile lat będzie miał wasz kolega, gdy otrzyma dyplom kapitana żeglugi wielkiej? Urodził się w r. 1933. Obecnie jest on uczniem IX kl., zapisał się do Koła Przysposobienia Marynarskiego „SP", jest czynnym ZMPowcem, był już na brygadzie „SP" w lecie, bierze także udział w kursie korespondencyjnym. Uczy się pilnie a zwłaszcza fizyki, matematyki, polskiego i nauki o Polsce Współczesnej. Niewątpliwie w roku 1950 dostanie się do Szkoły Jungów.

Rozwiązanie

Może otrzymać dyplom kapitana żeglugi wielkiej jako 30-letni mężczyzna w r. 1963.

Spróbujmy wyobrazić sobie jego koleje:

W r. 1950 zostaje przyjęty do PSJ. w r. 1951 zdaje do PSM, którą kończy w r. 1953, przez rok służy w Mar. Woj., potem przez 2 lata pływa na statkach i w r. 1956 dostaje dyplom porucznika żeglugi małej, po 2 latach może dostać dyplom następny, po dalszych 2 latach — dyplom kapitana żeglugi małej. W r. 1960 zaczyna uczęszczać na roczny kurs kapitański w PSM i zdaje egzamin. Musi jeszcze odbyć roczną praktykę. Dodajmy jeszcze rok na urlopy, przerwy w pracy w czasie dotychczasowej służby na morzu itp. A więc w r. 1963 może najwcześniej dostać dyplom kapitana żeglugi wielkiej, mając 30 lat.

ZADANIA:

1. Podaj nazwy 3 gatunków ryb morskich z rysunków I—III, zaznaczając przy każdej, gdzie ten gatunek jest przez polskich rybaków poławiany i na jakie miesiące przypada sezon połowów?

I. ....

II. ....

III. ....

2. Jak się nazywają i czym się między sobą różnią typy statków rybackich z rysunków IV—VI?

IV. ....

V. ....

VI. ....

3. Jak się nazywa, z czego jest zrobiona, jak działa i do połowów jakich ryb jest używana sieć z rysunku VII?

4. Co wiesz o zawodzie rybaka dalekomorskiego?

5. Ile razy wzrosły nasze połowy morskie w porównaniu z okresem przedwojennym?

5

....
województwo

....
nazwisko i imię

....
adres

ZGŁOSZENIE NA KURS KORESPONDENCYJNY

(do wypełnienia dla zgłaszających się po raz pierwszy)

1. ....
czy zamierza kandydować do szkolnictwa morskiego, do jakiej szkoły?

2. ....
czy należy do Koła Młodzieżowego Ligi Morskiej i jakiego?

3. ....
data urodzenia:

4. ....
do jakiej szkoły i której klasy uczęszcza lub w jakim zawodzie pracuje?

5. ....
zawód ojca (matki), jeśli rolnik — ile ha ziemi?

ELEMENTARZ MORSKI (1)

Wielu z Was, drodzy Czytelnicy, zwracało się do nas z prośbą o jakieś łatwe artykuły, które byłyby wprowadzeniem w sprawy morskie. Wielu z Was nie wzięło udziału w KORESPONDENCYJNYM KURSIE PRZYGOTOWAWCZYM, bo był za trudny i wymagał rozczytywania się w różnych wydawnictwach morskich, nie dla każdego dostępnych.

Dla Was więc, Czytelnicy, stawiający pierwsze kroki w wiedzy o morzu, otwieramy nowy dział — ELEMENTARZ MORSKI, w którym znajdziecie najważniejsze wiadomości ze wszystkich dziedzin życia morskiego, ułatwiające zrozumienie tego wszystkiego, o czym pisze „Młody Żeglarz"

W ramach tego działu rozpoczynamy też nowy ELEMENTARNY KURS KORESPONDENCYJNY, którego regulamin znajdziecie obok.

MORZE

ZASTANAWIAMY SIĘ NAD PLANEM...

Wszyscy się zgodzimy, że pierwszym tematem w naszym elementarzu powinno być MORZE. Dlatego też odrazu odpowiemy na dwa pytania: co to jest morze i jak ono powstało. Nie zaszkodzi też powtórzyć sobie najważniejsze pojęcia geograficzne, związane z morzem.

Potem przyjrzymy się dokładnie rysunkowi, który przedstawia szereg zjawisk morskich. Tylko nie zacznijcie krytykować, że nie zachowane są na nim proporcje — że statki za wielkie i porty zajmują pół lądu. Rysownik, który opracowuje ilustracje dla naszego elementarza nie dba o proporcje, bo troszczy się przede wszystkim o to, by przejrzyście pokazać różne morskie zjawiska.

Mówiąc o morzu, nie pominiemy naszego Wybrzeża. Weźmiemy więc do ręki mapę Polski, którą każdy z Was ma na pewno wśród książek szkolnych.

Mamy więc plan działania i możemy zaczynać — a więc...

NAJPIERW MÓWIMY O MORZU.

Morzem nazywamy ogromne rozlewisko wody, wypełniającej łączące się ze sobą zagłębienia w skorupie ziemskiej. Wyniosłości, wynurzające się ponad poziom morza — to **ląd**, który zajmuje 3/10 powierzchni kuli ziemskiej.

Przed milionami lat ziemię — stygnącą z pierwotnego żaru — otaczały wielkie ilości pary wodnej. Kiedy temperatura odpowiednio się obniżyła — para ta uległa skropleniu i w postaci wody opadła na ziemię, zalewając wszystkie zagłębienia i tworząc morza.

Stałe parowanie wody i ponowne skraplanie się w postaci opadów i z kolei przesączanie się przez górne warstwy skorupy ziemskiej powoduje nieustanne przemywanie ziemi i rozpuszczanie się znajdujących się w niej soli mineralnych. Spływają one rzekami do morza i tam się gromadzą, dając wodzie morskiej charakterystyczny smak gorzko-słony.

Wielkie bloki lądowe nazywamy **kontynentami**, a wielkie obszary morskie oddzielające kontynenty — **oceanami**. Otoczony dokoła morzem skrawek lądu zwie się **wyspą**, a położony wśród lądu zbiornik wodny — **jeziorem**.

Podobne pokrewieństwo łączy pojęcie **zatoki** (odnoga morza wciskająca się w ląd) i **półwyspu** (odnoga lądu wciskająca się w morze).

Części oceanów, które odcinają się od całości, czy to wrzynając się w ląd jakby jakieś gigantyczne zatoki, czy też oddzielone łańcuchem wysp — noszą nazwy mórz, np. Morze Bałtyckie, M. Śródziemne, M. Północne.

Miejsce zetknięcia się lądu z morzem nazywamy **brzegiem**, a pas lądu wzdłuż brzegu — **wybrzeżem.**

Wzdłuż wybrzeża w małych i większych miejscowościach oraz w wielkich portach gromadzą się ludzie, którzy pracą swą związani są z morzem.

Nazwy oceanów i kontynentów każdy z Was wymieni bez trudu. Spróbujcie wyliczyć dla każdego z oceanów: przylegające do niego morza, zatoki, wyspy i półwyspy.

Jak wypadł ten nagły egzamin z geografii? Dobrze by było od czasu do czasu zajrzeć do atlasu, ale narazie...

PRZYGLĄDAMY SIĘ RYSUNKOWI...

Mamy przed sobą jakiś fantastyczny ocean, dzielący 2 kontynenty. Płyną po nim statki w różnych kierunkach, gdzieś w okolicach podbiegunowych jakiś trauler łowi ryby.

Silny wiatr pędzący zwały ciężkich chmur rozkołysał część obszaru wodnego i wielkie fale rzucają statkiem, przebijającym się przez **sztorm** (1).

Przy drugim brzegu panuje spokój. Woda ledwie się marszczy lub jest gładka jak lustro. Na statku opuszczającym port A dym unosi się prostopadle do góry. To **cisza** morska.

Gdzieindziej znów kłęby **mgły** (2) zakryły morze. Statkom, które we mgle płyną, grozi niebezpieczeństwo zderzenia. Zmniejszyły więc na pewno szybkość i dają sygnały dźwiękowe, żeby nawzajem ostrzec się o zbliżaniu się do siebie i ułatwić wyminięcie.

Na odnodze oceanu, wrzynającej się w ląd (3) i będącej zapewne osobnym morzem lód zahamował żeglugę. Widzimy, że jakiś lodołamacz toruje sobie drogę do nadbrzeżnej osady.

W północnej części oceanu pojawiło się jeszcze jedno niebezpieczeństwo — pływające **góry lodowe** (4). Są to potężne bloki, które oderwały się od grubej płyty lodowej, narosłej na lądzie w okolicy bieguna.

Patrząc na strzałki — uprzytamniamy sobie, że przez ocean przepływa prąd, który niewątpliwie wpływa na szybkość statków (5) i (6), znajdujących się w jego zasięgu.

Co moglibyście powiedzieć o brzegach naszego oceanu? W którym miejscu są one dobrze rozwinięte, a w którym tworzą prostą, nierozwiniętą linię brzegu?

ZADANIA

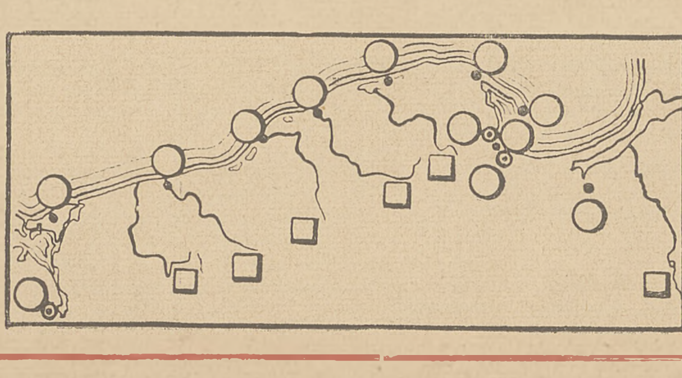
1. Ile razy powierzchnia wszystkich mórz świata jest większa od powierzchni wszystkich lądów?

2. Jakie zjawiska przyrodnicze na morzu są niebezpieczne dla żeglugi?

3. Z portu A wyrusza statek (5) do portu B. W tym samym czasie statek (6) opuszcza port B, kierując się do A i płynąc z tą samą szybkością co statek (5). Czy oba statki osiągną swoje cele też w tym samym czasie? Uzasadnij odpowiedź, patrząc na rysunek.

4. Odszukaj na mapie wymienione w artykule porty i rzeki i wpisz we właściwe kółka odpowiednie numery zamiast nazw portów, a we właściwe kwadraty — numery zamiast nazw rzek.

5. Wiedząc, że ludność Polski wynosi około 24 mil. oblicz jaki proc. Polaków zamieszkuje nad morzem, skoro oprócz ludności portów, wymienionych w artykule w mniejszych miejscowościach i osadach zamieszkuje około 60 tys.



1

województwo

nazwisko i imię

adres

ZGŁOSZENIE NA ELEMENTARNY KURS KORESPONDENCYJNY

1. czy brał udział w dotychczasowym korespondencyjnym kursie przygotowawczym.

2. czy zamierza kandydować do szkolnictwa morskiego, do jakiej szkoły?

3. czy należy do Koła Młodzieżowego Ligi Morskiej i jakiego?

4. data urodzenia:

5. do jakiej szkoły i której klasy uczęszcza lub w jakim zawodzie pracuje?

6. zawód ojca (matki), jeśli rolnik — ile ha ziemi?

Przyjrzyjmy się portom A i B. Port A leży w ujściu rzeki i ma dobre warunki dla postoju statków. To typowy port **naturalny**. Natomiast B położony jest na niegościnnym prostym brzegu i aby zapewnić statkom schronienie — musiano wybudować **falochrony** (7). Tak powstał port **sztuczny**.

Który z portów ma lepsze połączenie z krajem? Odszukajcie na rysunku linie komunikacyjne, stocznię, dźwigi, magazyny, porty rybackie.

Czy domyśliliście się, że latarnie morskie (8) mają ułatwić statkom orientację i wskazać bliskość portów?

Zdaje się, że już wszystko obejrzeliśmy. Rozkładamy z kolei przed sobą atlas szkolny i...

PATRZYMY NA MAPĘ POLSKI.

Przesuńmy wzrok na północ, tam gdzie się kończy zielony ląd i zaczyna błękit morza.

Niech wyobraźnia zamieni kreskę brzegu i czarne punkty osiedli i miast — w złociste plaże, pracowite osady rybackie i tętniące życiem porty, niech zaludni je tysiącami pracowników morza. Przed oczyma niech stanie obraz wielkiego warsztatu pracy morskiej.

Patrzmy — oto 200-tysięczny Szczecin (1), 190-tysięczny Gdańsk (2), 115-tysięczna Gdynia (3) i 45-tysięczny Sopot (4). W wielkich portach szczecińskim i gdyńsko-gdańskim, odwiedzanych przez tysiące statków rocznie, przeładowujących miliony ton towarów — tętni gorączkowa praca. Tu się mieszczą ośrodki administracyjne, przemysłowe i kulturalne. Małe, mniej-więcej po 5 000 mieszkańców liczące miasta: Ustka (5), Darłowo (6), Kołobrzeg (7), Świnoujście (8) posiadają małe porty, odwiedzane przez niewielkie statki i są jakby miniaturami wielkich portów. Dużym ośrodkiem miejskim jest 30-tysięczny Elbląg (9). Wyłącznie rybackimi portami są: Hel (10), Władysławowo (11), Łeba (12). Poza tym na wybrzeżu rozsiane są mniejsze przystanie rybackie, liczne miejscowości uzdrowiskowe oraz dziesiątki wsi i osad rybackich, nie posiadających przystani, których mieszkańcy uprawiają rybołówstwo łódkowe.

Oprócz 2 wielkich rzek — Odry i Wisły — do Bałtyku wpadają mniejsze: Łeba (1), Pasłęka (2), Prośnica (3), Rega (4), Słupia (5) i Wieprz (6) oraz liczne rzeczki i strumienie.

Wybrzeże z zapleczem łączą linie kolejowe (odszukaj je na mapie) i szosy.

Czym też zajmują się tysiące ludzi żyjących na Wybrzeżu?

Parotysięczna rzesza marynarzy obsługuje statki. Wielka gromada rybaków zaopatruje kraj w ryby. Współdziałają z nimi masy pracowników przemysłu rybnego, solarni, wędzarni, chłodni, fabryk konserw. Tysiące pracowników stanowi obsadę portów, zatrudnioną przy przeładunku i obsłudze statków. Załogi stoczni wielkich i małych budują i remontują statki handlowe i kutry rybackie. Nie możemy też pominąć milczeniem pracowników administracji, szkolnictwa, nauki — związanych z morzem.

Rozbudowany i skomplikowany jest wielki warsztat pracy morskiej.

REGULAMIN

ELEMENTARNEGO KURSU KORESPONDENCYJNEGO

1. Wszyscy kandydaci do szkolnictwa morskiego obowiązani są przejść przeszkolenie na kursach przysposobienia marynarskiego Ligi Morskiej, a jeżeli mieszkają we wsiach lub miejscowościach, w których tych kursów nie ma — powinni zgłosić się na korespondencyjny kurs w „Młodym Żeglarzu", wybierając albo rozpoczynający się obecnie kurs elementarny, o ile nie posiadają żadnych wiadomości o morzu, albo prowadzony dotychczas kurs dla zaawansowanych, o ile dadzą sobie radę z zadaniami V tematu.

2. Na kurs zostaje przyjęty automatycznie każdy, kto nadeśle zgłoszenie i zadania do dn. 20 marca br. Uczestnik kursu obowiązany jest dokładnie przerabiać materiał zawarty w każdym numerze „Młodego Żeglarza", a zwłaszcza objęty kursem korespondencyjnym, oraz wykonywać i nadsyłać co miesiąc zadania.

3. Każdy uczestnik kursu, który kandyduje do szkolnictwa morskiego, otrzyma formularz podania z wypisanym zaświadczeniem o uczestniczeniu w kursie oraz „Informator Szkolnictwa Morskiego", zawierający wskazówki o postępowaniu przy zgłaszaniu się na odpowiednie Komisje Kwalifikacyjne.

4. Zadania i zgłoszenia należy wysyłać na formularzu wyciętym z „Młodego Żeglarza" i naklejonym na kartkę pocztową za 10 zł, gdyż to ułatwia pracę kierownictwu kursu, zapewniając jednolitość formatu i ograniczając odpowiedzi do wyznaczonego rozmiaru.

   Pisać b. starannie i czytelnie przed naklejeniem formularza na kartkę. Wszystkie żądane informacje w zgłoszeniu podać dokładnie i czytelnie. Specjalnie starannie wypisać adres, nie zapominając podać województwa.

5. Przy naklejaniu zastosować się do następujących wskazówek: używać kleju roślinnego, smarując nim całą odwrotną i niewykorzystaną stronę formularza, po prawej stronie przykleić kartkę kładąc na klej stroną przeznaczoną na korespondencję, pozostały z lewej strony odcinek zagiąć i przykleić na stronie adresowej kartki, w miejscu przeznaczonym na adres nadawcy. Na kartce wpisać adres:

GDYNIA
AL. ZJEDNOCZENIA 3
„MŁODY ŻEGLARZ"
(kurs korespondencyjny)

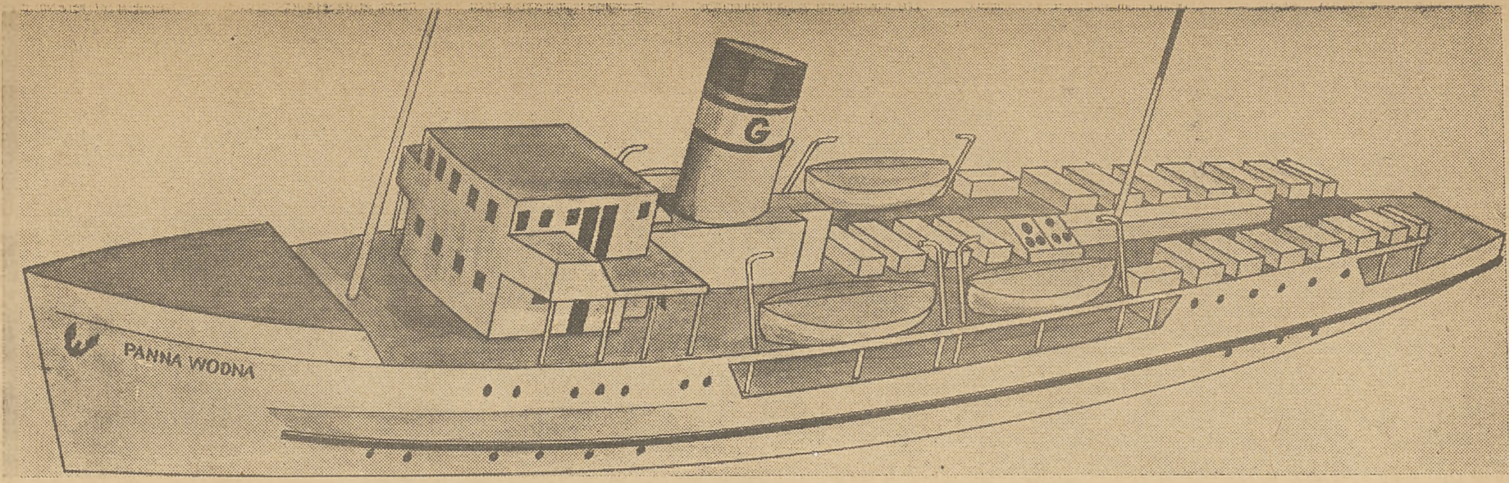
UWAGA: Wysłać najpóźniej 20 marca 1950 r.

6. Jeśli ktoś z Was jest w tak ciężkich warunkach, że nie może mieć na własność co miesiąc nowego numeru „Młodego Żeglarza" i będzie go czytał w świetlicy lub u kolegi, nie wycinając formularza — niech ponumerowane odpowiedzi prześle na karcie pocztowej, podając po stronie adresowej wszystkie dane zgłoszenia, rozmieszczone tak jak na właściwym formularzu. Zgłoszenia i odpowiedzi nadesłane w innej, niż opisana formie, a zwłaszcza na arkuszach innego formatu nie są brane pod uwagę.

7. W kursie może brać udział dla własnej satysfakcji i pogłębiania wiedzy o morzu młodzież nie kandydująca do szkolnictwa morskiego. Żadne zaświadczenia o odbyciu kursu nie będą osobno wydawane.

   UWAGA: Tematy objęte kursem korespondencyjnym zarówno elementarnym jak i dawniej rozpoczętym i nieco trudniejszym — mogą stać się przedmiotem zespołowego szkolenia w Kołach Młodzieżowych L. M. W tym celu należy poszczególne punkty przydzielić do opracowania członkom Koła i kolejno omawiać na wspólnych zebraniach.





BUDUJEMY MODEL „PANNY WODNEJ"

Jedną z najpiękniejszych i największych jednostek naszej pasażerskiej floty przybrzeżnej jest „Panna Wodna", odznaczająca się rasową, niemal że „wojniacką" sylwetką. Nic dziwnego — statek ten jest przebudowanym okrętem wojennym, poniemieckim trałowcem, którego niewykończony, uszkodzony kadłub zastaliśmy po wojnie w jednym z naszych portów. Kadłub ten „wzięto w obroty" i oto z szarego, groźnego okrętu wojennego robotnicy stoczniowi wyczarowali śliczny, biały stateczek — przysparzający niemało radości i zadowolenia tysiącom wczasowiczów i wycieczkowiczów zażywających na jego przestronnych pokładach emocji — nieraz pierwszej w życiu — wycieczki po morzu. „Panna Wodna" nie jest jedyną naszą pasażerską jednostką przybrzeżną przebudowaną z okrętu wojennego. Któż by pomyślał na przykład, że komfortowa „Julia" łącząca Szczecin ze Świnoujściem — była niegdyś kąśliwym niemieckim ścigaczem? Ściślej mówiąc — miała być — bo kadłub owego ścigacza znaleziono po wojnie na jednej z naszych stoczni w stanie nieukończonym.

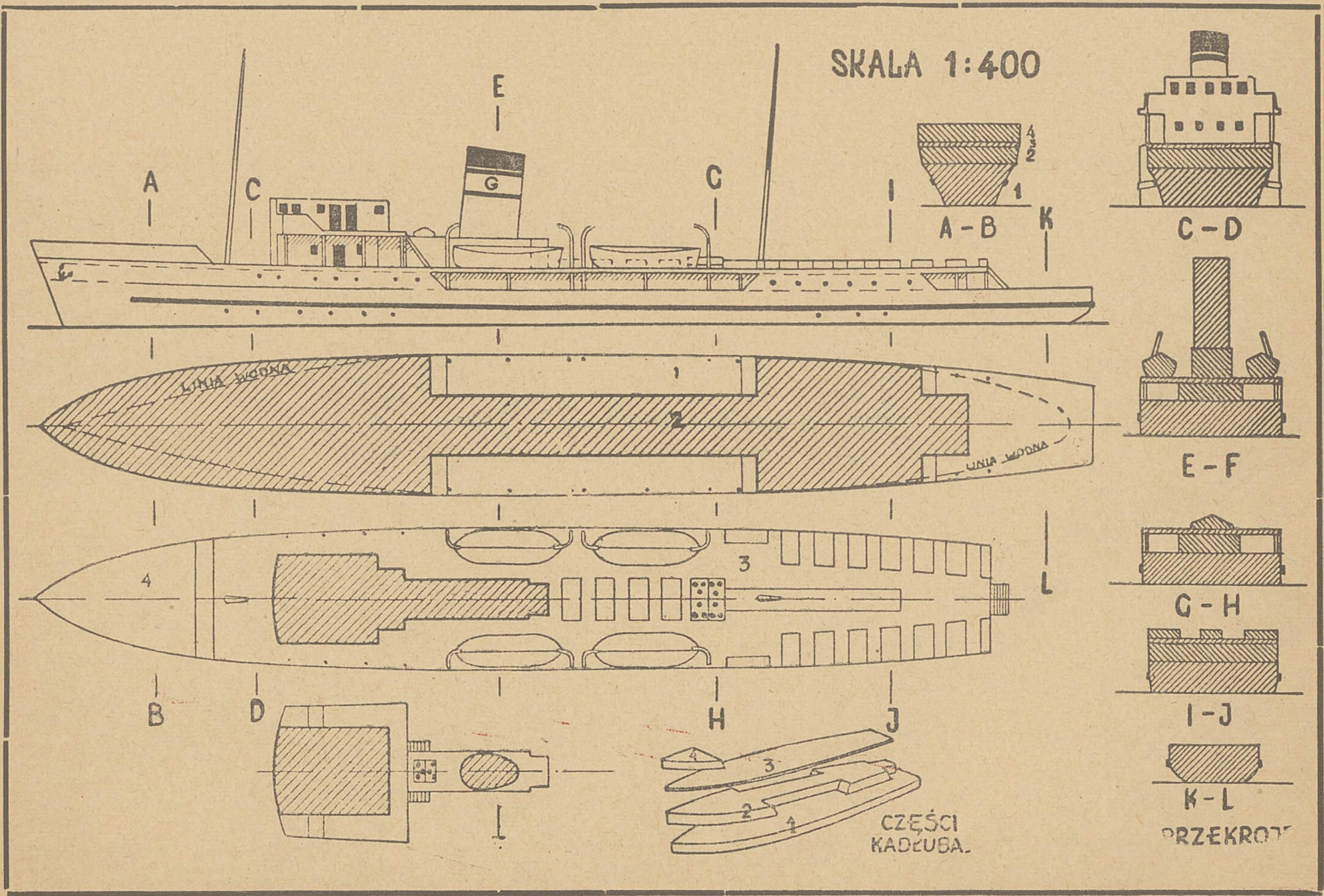
Ale wróćmy do naszego modelu. **Jest on szczególnie prosty i łatwy w wykonaniu.** Liczymy bowiem, iż w związku z akcją „Młodego Żeglarza" mającą na celu rozszerzenie szeregów Czytelników i Prenumeratorów, nasza modelarska „rodzinka" znacznie się powiększy. Właśnie z myślą o tych nowych, początkujących modelarzach — zamieszczamy w numerze niniejszym plany tak mało skomplikowane, sygnalizując jednocześnie, że następne modele będą stopniowo coraz trudniejsze.

Model „Panny Wodnej" najwygodniej jest budować w skali dwukrotnie większej niż na rysunku, należy zatem przy nanoszeniu wymiarów na drzewo czy tekturę pamiętać stale o dwukrotnym ich powiększaniu.

Na kadłub nadaje się najlepiej olszyna lub lipa, potrzebny również będzie kawałek sklejki milimetrowej, forniru, wzgl tektury. Najwygodniej i najłatwiej jest wykonać kadłub z czterech warstw, tak jak to pokazane na rysunku. Gdy mamy już warstwy 1 i 2 sklejone, pokrywamy je pokładem ze sklejki, tektury wzgl. forniru (warstwa 3) i na końcu mocujemy bak (warstwa 4). Można też traktować warstwy 1 i 2 jako całość i wykonać je razem, wydłubując następnie odpowiednie wnęki.

Listwę odbojową na kadłubie wykonujemy z 2 milimetrowego paska papieru. Słupki podtrzymujące pokład górny zwany „słonecznym" oraz skrzydła pomostu — z półtora milimetrowego drutu. Z takiegoż drutu wykonujemy szlupbelki. Należy pamiętać aby przed wbiciem w kadłub szlupbelek i słupków — nawiercić go w odpowiednich miejscach milimetrowym wiertłem. Zapobiegnie to pękaniu kadłuba. Nadbudówki, komin, szalupy, luki świetlne itp. — fabrykujemy z drewnianych klocków. Ławki najlepiej jest wyko-

(dokończenie na str. 26)



NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

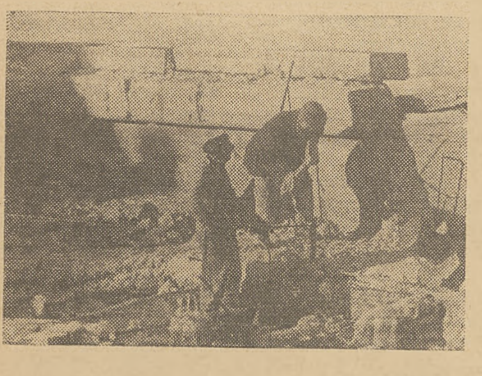
W wyniku powziętej przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w październiku 1949 uchwały o centralizacji dyspozycji i komercjalizacji naszych dużych portów — z dniem pierwszym stycznia br. rozpoczęły swą działalność państwowe przedsiębiorstwa wyodrębnione — „Zarząd Portu Gdańsk/Gdynia" oraz „Zarząd Portu Szczecin". Przedsiębiorstwa te przejęły całość zagadnień związanych z eksploatacją obydwóch portów, włączając w to prowadzone dotąd przez GAL holownictwo oraz wchłaniając robotnicze przedsiębiorstwo przeładunkowe „Portorob".

W Jastarni na półwyspie helskim została uruchomiona nowa latarnia morska, wybudowana w miejscu gdzie niegdyś stała poprzednia latarnia, zniszczona podczas działań wojennych. Na nową latarnię wykorzystano poniemiecką wieżę buczków mgłowych z miejscowości Stilo. Stalową konstrukcję wieży rozebrano, przewieziono do Jastarni i tu na nowo zmontowano na betonowej podstawie. Nowa latarnia morska wznosi się 17 metrów nad poziom morza a zasięg jej światła wynosi 12 mil morskich. Świeci ona światłem białym przerywanym na sekundę co trzy sekundy, ostrzegając przepływające statki przed mieliznami położonymi na zachód od Jastarni. Jest ona również wielkim udogodnieniem dla rybaków, którzy według niej orientują się w swoim położeniu na morzu. Nową latarnię morską wykonał Gdański Urząd Morski systemem gospodarczym a budowę jej — dla uczczenia 70-tej rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina — zespół pracowników GUM ukończył dwa i pół miesiąca przed preliminowanym uprzednio terminem.

Tak jak latarnie morskie, orientując statki w położeniu, powiększają bezpieczeństwo żeglugi na wodach przybrzeżnych, tak samo ważnym czynnikiem bezpieczeństwa żeglugi jest odpowiednio przygotowana i wyekwipowana sieć stacji ratowniczych, rozsianych wzdłuż całego wybrzeża. Gdy obejmowaliśmy po wojnie pięćsetkilometrowy pas wybrzeża — z zespołu stacji ratowniczych znajdujących się tu za czasów niemieckich — nie zostało zgoła nic, jeśli nie liczyć paru pustych szop po sprzęcie. Obecnie prowadzone są prace mające na celu zrekonstruowanie sieci stacji ratowniczych na naszym wybrzeżu. Potrzebne dla ich obsługi jednostki pływające zostały zamówione częściowo na wyspecjalizowanych w budowie statków ratowniczych stoczniach szwedzkich. W pierwszych dniach lutego do portu w Gdyni pierwsza partia wykonanych dla nas przez Szwecję jednostek ratowniczych — złożona z dwóch kutrów ratowniczych typu Norrland — nazwanych „Sztorm" i „Szkwał" — oraz łodzi ratowniczej „Ratownik C.1". Jeden z kutrów ratowniczych bazować będzie stale na Helu, drugi zaś w rejonie Świnoujścia. Świnoujście jest również miejscem stałego postoju holownika ratowniczego „Herkules", obsługującego miejscową stację ratownictwa pełnomorskiego.

Jeśli już mowa o holownikach — należy wspomnieć choć pokrótce o nowej, pięknej jednostce jaką jedna ze stoczni holenderskich w Amsterdamie wykonała dla portu szczecińskiego. Jest to holownik parowy „Henryk". Posiada on wzmocnienia przeciwlodowe i będzie mógł być w razie potrzeby używany razem z lodołamaczami do utrzymania zimą w stanie żeglowności — basenów i kanałów szczecińskiego zespołu portowego, stale potężniejącego.

Dowodem niezwykle szybkiego rozrastania się portu w Szczecinie są wyniki prac jakie już osiągnięto przy budowie zupełnie nowych fragmentów tego portu. I tak niemal na ukończeniu znajduje się wielki basen przeładunków masowych. Nabrzeża — Bytomskie i Gliwickie są całkowicie wykończone i wyekwipowane w odpowiednią ilość dźwigów cze-



Pomimo zimy trwają nieprzerwanie prace nad odbudową zniszczonych podczas wojny nabrzeży portu gdyńskiego. Już tylko nieliczne odcinki pozostały do odbudowy m. in. nabrzeże Pomorskie, przy którym mieści się przystań Żeglugi Przybrzeżnej. Zdjęcie powyższe przedstawia fragment prac przy odbudowie tego właśnie nabrzeża.

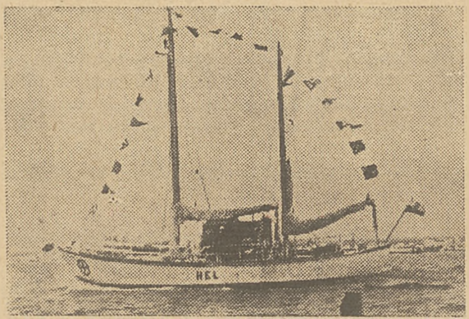
skiej produkcji. Pracują też one już „całą parą". Na nabrzeżu Wałbrzyskim ukończono wszelkie prace budowlane i prowadzi się roboty instalacyjne. Planowo przebiega montaż wywrotnic wagonowych a budowa pirsu pod bunkrotaśmowiec — jest już na ukończeniu.

Również przy budowie drobnicowego nabrzeża Czechosłowackiego w kanale Parnickim — zanotowano znaczne postępy. Na pięćdziesięciu sekcji konstrukcji nabrzeża — pięć jest już zabetonowanych. Wykańczane są projekty budynku administracyjnego oraz wielkiego magazynu, które staną tu jeszcze w bieżącym roku. Termin ukończenia prac na nabrzeżu Czechosłowackim — upływa w październiku br. Przewiduje się jednak znacznie wcześniejsze oddanie nabrzeża do eksploatacji.

W ciągu stycznia odeszły z portu gdyńskiego pierwsze ładunki towarów eksportowych polskich i czechosłowackich — przeznaczone dla Chin Ludowych. Pierwszy niewielki ładunek zabrał do Szanghaju statek holenderski, drugą znacznie większą partię — ok. 250 ton — przeznaczoną do Tien-Tsinu załadował duński drobnicowiec „Cambodia" należący do East Asiatic Company „Cambodia" dostarczy towar tylko do Hong-Kongu, skąd dalej zabierze go statek jednej z linii lokalnych.

STOCZNIE

Zbliża się dzień przekazania do eksploatacji trzeciego z kolei rudowęglowca — s/s „Brygada Makowskiego". Statek znajduje się obecnie na doku, gdzie przeprowadza się ostateczne malowanie części podwodnej oraz zakłada śrubę i ster. W maszynowni „Brygady Makowskiego" robotnicy zakładają rurociągi oraz montują mechanizmy pomocnicze. Większość z tych ostatnich — jak również maszyna główna — są już zmontowane. W kotłowni instaluje się armaturę oraz rurociągi. Elektrycy prze prowadzają instalacje świetlne. Na pokładach statku założono już pokrywy lukowe, podłoga w ładowniach została już położona, same ładownie są obecnie po raz ostatni malowane. Windy ładunkowe wraz z przynależnymi rurociągami znajdują się już na swoich miejscach, natomiast w trakcie montażu są bomy ładunkowe. Na masztach zakłada się takielunek. Na baku przygotowywane są fundamenty pod windę kotwiczną. W sterowni montuje się urządzenia sterowe wraz z telemotorem. Pomieszczenia statku są na ukończeniu, ściany kabin zagruntowane, instalacje świetlne założone. W kabinach oficerskich i świetlicy ściany wyłożone zostały jasnym drzewem, obecnie ustawia się meble. W pomieszczeniach sanitarnych układa się posadzki i montuje muszle, natomiast rurociągi wody słodkiej i centralnego ogrzewania wraz z większością armatury sanitarnej zostały już założone.



Jeden z dwóch kutrów ratowniczych wybudowanych dla nas w Szwecji — w momencie wchodzenia do portu gdyńskiego.

Na rudowęglowcu „Brygada Makowskiego" wprowadzono pewne drobne zmiany, które wynikły przy eksploatacji pierwszych dwóch jednostek z tejże serii. Załoga Stoczni Gdańskiej z całym zrozumieniem ważności swej pracy przyspiesza jaknajbardziej wykończenie i przekazanie armatorowi parowca, ażeby wzbogacić tonaż naszej floty handlowej o jeszcze jedną cenną jednostkę.

W odpowiedzi na apel górnika Markiewki wzywającego cały świat pracy do podejmowania w ramach Planu 6-letniego długofalowych zobowiązań produkcyjnych — stoczniowcy gdańscy postanowili wykończyć s/s „Brygada Makowskiego" na dwa i pół miesiąca przed terminem. Prócz tego pracownicy Stoczni Gdańskiej zobowiązali się między innymi oddać do eksploatacji w terminie skróconym o jeden miesiąc — rudowęglowiec „1-szy Maja" oraz drobnicowiec „Oliwa". Niezależnie od tego wodowanie szeregu nowych jednostek odbędzie się również o miesiąc wcześniej niż planowano.

W stadium realizacji weszły prace nad budową prototypu polskiego silnika kutrowego typu Semi-Diesel. Projekt silnika został zatwierdzony przez koła naukowe i władze. Konstruktorzy otrzymali z Ministerstwa Żeglugi 6 milionów subwencji na przeprowadzenie budowy W związku z przewidywanym w Planie 6-letnim ogromnym rozwojem polskiego rybołówstwa bałtyckiego i dalekomorskiego sprawa stworzenia własnego typu silnika kutrowego i budowania go we własnych zakładach — nabiera coraz większej wagi. Należy się spodziewać, że tak jak zrealizowana została pomyślnie budowa polskiej parowej maszyny okrętowej, tak samo będziemy sami wkrótce budowali polskie silniki Diesla dla kutrów rybackich.

STATKI I ŻEGLUGA

W wyniku wysiłków administracji naszej floty mających na celu unowocześnienie posiadanego tonażu i dostosowanie go do potrzeb eksploatacyjnych, dyrekcja przedsiębiorstwa GAL zawarła ostatnio kilka korzystnych tranzakcji handlowych zbywając jednostki mniej przydatne i zakupując bardziej potrzebne. W wyniku pertraktacji sprzedany został Państwowemu Przedsiębiorstwu Importu Maszyn ZSRR — statek pasażerski „Jagiełło", eksploatowany dotąd na linii Włochy — Ameryka Środkowa. Równocześnie zakupiono dwa statki towarowe — m/s „Bug" oraz m/s „Gladys Dan" (polska nazwa jeszcze nie ustalona). Niewielki motorowiec przybrzeżny „Bug" przybył do kraju z początkiem bieżącego roku. Piszemy o nim obszerniej na str. 9 bieżącego numeru. Oceaniczny drobnicowiec motorowy „Gladys Dan" zbudowany został w Kopenhadze w roku 1947. Tonaż jego wynosi 6.475 DWT, 4467 BRT oraz 2378 NRT. Szybkość — 15,5 węzła. Statek ten, zbliżony bardzo charakterystyką do m/s „General Walter", przydzielony zostanie na linię do portów Indii i Pakistanu. Wraz z kursującymi na tym szlaku „Kilińskim" i „Gen. Walterem" stworzy on zespół, który pozwoli na zwiększenie częstotliwości odjazdów z co 8-miu na co 6 tygodni. Przydzielenie nowej — trzeciej — jednostki na naszą linię indyjską świadczy najlepiej o pomyślnym rozwoju tego połączenia



Superkuter (mały trauler) „January" należący do przedsiębiorstwa połowów „Barka" uległ drobnym uszkodzeniom dziobu spowodowanym przez gęstą krę. Na zdjęciu reperacja uszkodzonych miejsc.

W początkach stycznia wrócił do kraju ze swego pierwszego rejsu zagranicznego — rudowęglowiec „Jedność Robotnicza". Wg. oświadczeń załogi statek wzbudził wielkie zainteresowanie zagranicą, szczególnie w Kanale Kilońskim i Holandii, gdzie wręcz zapytywano naszych marynarzy — gdzie Polska ten statek nabyła? — Trudno było przekonać niedowiarków, że „Jedność Robotnicza" to dzieło polskiego robotnika. Największy podziw wzbudziły m. in. piękne i wygodne pomieszczenia załogi, odróżniające się znacznie od marynarskich kubryków na statkach zagranicznych. W drodze do Holandii „Jedność Robotnicza" zdała całkowicie egzamin sprawności przechodząc na Morzu Północnym dwa silne sztormy, podczas których statek wykazał doskonałą stateczność.

RYBACTWO

Państwowe przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Dalmor" w bieżącym sezonie „białej ryby" wysyła na łowiska Morza Północnego i Atlantyku tylko jednostki większe i silniejsze, jako bardziej przystosowane do połowów w trudnych warunkach atmosferycznych, zdala od portu macierzystego. Mniejsze traulery — jak „Uran", „Urania", „Neptun" i „Neptunia" poławiać będą dorsza na Bałtyku w oparciu o szczecińską bazę „Dalmoru". Jako pierwszy z wymienionej grupy wypłynął ze Szczecina na połowy w dn. 7 lutego trauler „Neptunia", posiadający polską załogę i dowodzony przez polskiego szypra — ob. Sznajora. W najbliższym czasie po „Neptunii" miały wyruszyć w morze pozostałe jednostki z tej grupy. Oprócz tego na łowiskach bałtyckich operować będzie trauler „Kastoria" oraz jeden do dwóch rejsów przed wyjściem na Morze Północne ma przeprowadzić również trauler „Wega".

Ponieważ traulery dalmorowskie wyekwipowane są w sprzęt radiowy i mają możność utrzymywania stałej łączności z lądem — pozwoli to uzyskać od od łowiących na Bałtyku jednostek „Dalmoru" aktualny serwis wiadomości o sytuacji i wynikach połowu z różnych terenów bałtyckich. Wiadomości te będą mogły wykorzystywać kutry ze Świnoujścia, Dziwnowa i Kołobrzegu a częstokroć również jednostki rybackie z rejonu gdyńskiego.

MORZE I MY

Biuro Prasowe GAL-u przystąpiło do wydawania codziennego biuletynu prasowego o charakterze dziennika, który w potrzebnej ilości egzemplarzy ukazał się po raz pierwszy 1 lutego br. na wszystkich statkach naszej floty. Pismo to nosi tytuł „Głos Marynarza"; nadawane jest przez gdyński Urząd Radiotelegraficzny codziennie w godzinach wieczornych, a po odebraniu radiotelegramu przez telegrafistów na statkach, jest przepisywane na gotowych blankietach biuletynowych i kolportowane wśród załóg. Dziennik ten — jeden z najmniejszych na świecie — posiada charakter zamkniętej całości, przynosząc wiadomości polityczne, gospodarcze, z życia partyjnego i związkowego Marynarki Handlowej oraz wiadomości sportowe.

„Głos Marynarza" został przyjęty z entuzjazmem przez ogół marynarski, który dotychczas, zwłaszcza jeśli chodzi o statki udające się w dalsze rejsy, był pozbawiony należytego kontaktu z Krajem.

BACZNOŚĆ MODELARZE! BACZNOŚĆ MIŁOŚNICY KĄCIKA MODELARSKIEGO W „MŁODYM ŻEGLARZU"!

ogłaszamy

WIELKI KONKURS

NA NAJLEPIEJ WYKONANY MODEL STATKU

W konkursie mogą brać udział zarówno początkujący jak i zaawansowani modelarze — ich prace będą oceniane oddzielnie. Na konkurs można nadsyłać jedynie statki wykonane wg planów zamieszczonych w „Żeglarzu" i „Młodym Żeglarzu".

WARUNKI KONKURSU

I. ZAAWANSOWANI MODELARZE — korzystając z planów modelarskich zamieszczonych w „Żeglarzu" względnie „Młodym Żeglarzu" — mogą wykonać i nadesłać na konkurs jedną z następujących jednostek:
1. motorowiec drobnicowy **„Generał Walter"** (zam. w nrze 2 (17) „Żeglarza" z lutego 1948),
2. zbiornikowiec **„Karpaty"** (zam. w nrze 3 (18) „Żeglarza" z marca 1948),
3. statek szkolny **„Zew Morza"** (zam. w nrze 5/6 (20—21) „Żeglarza" z maja/czerwca 1948),
4. trauler rybacki **„Syriusz"** (zam. w nrze 1 (22) „Żeglarza" z września 1948),
5. motorowiec drobnicowy **„Kościuszko"** (zam. w nrze 2 (23) „Żeglarza" z października 1948),
6. motorowiec drobnicowy **„Warmia"** (zam. w nrze 4 (25) „Żeglarza" z grudnia 1948),
7. holownik **„Herkules"** (zam. w nrze 3 „Młodego Żeglarza" z marca 1949),
8. kuter rybacki **„Gdy 52"** (zam. w nrze 4 „Młodego Żeglarza" z kwietnia 1949),
9. rudowęglowiec **„Sołdek"** (zam. w nrze 11 „Młodego Żeglarza" z listopada 1949).

II. POCZĄTKUJĄCY MODELARZE — mogą nadesłać na konkurs model **„Panny Wodnej"** zamieszczony w bieżącym numerze „Młodego Żeglarza" względnie **którykolwiek z wymienionych powyżej modeli** — uproszczony w sposób podobny jak to zostało uczynione z „Panną Wodną".

III. ŻADNYCH INNYCH MODELI na konkurs nadsyłać nie należy, gdyż nie będą brane pod uwagę.

IV. SKALĄ obowiązującą jest skala **1 : 200** względnie przy jednostkach mniejszych (kuter, trauler, holownik, „Warmia", „Zew Morza", „Panna Wodna") — **1 : 100.** Modelarze zaawansowani mogą wykonywać modele z częścią podwodną lub jako stołowe. Natomiast modele proste — powinny być wykonane tylko jako stołowe.

V. TERMIN nadsyłania modeli na konkurs upływa z dniem **1 maja br.**

VI. WZÓR OPAKOWANIA modelu aby nie uległ zniszczeniu w drodze — podany zostanie w następnym numerze „Młodego Żeglarza".

VII. OCENA nadesłanych modeli przeprowadzona zostanie przez specjalną komisję złożoną z fachowców-modelarzy Wybrzeża. Przewodniczyć będzie naczelny redaktor „Młodego Żeglarza". Modele nadesłane przez modelarzy początkujących oceniane będą oddzielnie. Przy ocenianiu wszystkich modeli brany będzie pod uwagę zarówno sposób wykonania i pomalowania, wierność z oryginałem, jak i stopień trudności jaką modelarz miał do pokonania.

VIII. NAGRODZONE MODELE wystawione zostaną na widok publiczny w okresie Dni Morza.

IX. ZWROT MODELI nastąpi po Dniach Morza na piśmienne życzenie właścicieli. Koszta przesyłki powrotnej pokrywa redakcja. Jeśli właściciel ofiaruje model organizatorom konkursu, lub jeśli nie zażąda zwrotu modelu do dnia 15 lipca br. — modele takie przejdą na własność Ministerstwa Żeglugi, które je poprzydziela szkołom, świetlicom, instytucjom morskim lub tp. według własnego uznania. Wszystkie te modele zaopatrzone będą w trwałą tabliczkę z nazwiskami wykonawców.

NAGRODY

Za najlepiej wykonane modele przewidzianych jest 40 RÓWNORZĘDNYCH NAGRÓD (w tym 15 dla modelarzy zaawansowanych i 25 dla początkujących) w postaci 5-dniowego bezpłatnego pobytu nad morzem, połączonego ze zwiedzaniem portów w Gdyni i Gdańsku, zwiedzaniem statków oraz przejażdżką po morzu „Panną Wodną".

NAGRODZENI MODELARZE ZAAWANSOWANI — OTRZYMAJĄ DODATKOWO 10-TOMOWE BIBLIOTECZKI MORSKIE.

WARUNKI PRENUMERATY „MŁODEGO ŻEGLARZA"

W roku 1950 wydane zostanie 10 zeszytów „Młodego Żeglarza", gdyż za styczeń i luty oraz lipiec i sierpień ukaże się po 1 zeszycie z podwójną numeracją.

W związku z tym prenumerata „Młodego Żeglarza" za cały rok 1950 wynosi 300 zł, a za półrocze — 150 zł. Prenumeraty na mniejszy okres czasu nie należy wpłacać, chyba dla wyrównania dotychczasowych wpłat.

Pieniądze najlepiej przesyłać przez PKO na konto XI—5494 „Młody Żeglarz", Gdynia — przy pomocy czeku, który można nabyć w każdym urzędzie pocztowym.

Wypełniając czek, należy czytelnie i dokładnie podać adres oraz przeznaczenie wpłaty, zaznaczając na jaki okres (od którego numeru) i na jaką ilość egzemplarzy każdego numeru przeznaczona jest ta suma. Nieczytelne i niedokładne adresy uniemożliwiają poczcie doręczenie pisma i powodują stratę czasu na zbędne reklamacje.

Na konto I—8668 nie należy już wpłacać żadnych sum na rok 1950 za „Młodego Żeglarza". Sumy dotychczas wpłacone zostaną przez dawną administrację przekazane na nowe konto XI—5494.

Prenumeratorzy, którzy dotychczas wpłacili 90 zł na I kwartał, otrzymają „Młodego Żeglarza" za styczeń/luty, marzec, i kwiecień i proszeni są po upływie tego czasu o dosłanie 210 zł do końca roku.

Prenumeratorzy, którzy wpłacili 180 zł otrzymają „MŻ" do sierpnia włącznie i proszeni są o wpłacenie po upływie tego czasu 120 zł do końca roku.

Prenumeratorom, którzy wpłacili 360 zł — nadwyżka 60 zł zostanie zaliczona na rok 1951.

Administracja „Młodego Żeglarza" posiada do sprzedania pewną ilość zeszytów dawnego „Żeglarza" z roczników 1946—1948. Zestaw obejmuje 12 zeszytów w tym 2 podwójne (tj. n-ry 1, 2 i 3 z 1946 r., 8—9 z 1947 i cały rocznik 1948 z wyjątkiem 1 numeru za styczeń) i kosztuje 200 zł. Należność tę należy wpłacać na konto XI—5494, zaznaczając, że dotyczy dawnego „Żeglarza". Pojedyńczych numerów nie sprzedaje się. Pozostałe numery są całkowicie wyczerpane.

Poza prenumeratą „Młodego Żeglarza" na r. 1950 oraz należnością za zestaw dawnego „Żeglarza" — na konto XI—5494 nie należy wpłacać żadnych innych sum, zwłaszcza za rocznik 1949 „Młodego Żeglarza", który nabywać można jedynie w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, Nowowiejska 31, PKO I—8668.

W wypadku dokonania wpłaty na konto XI—5494 na inny cel niż wymienione powyżej — suma nie ulegnie zwrotowi i będzie zaliczona albo na prenumeratę „Młodego Żeglarza" na rok 1950, albo na zestaw 12 zeszytów dawnego „Żeglarza".

Administracja nie będzie rozpoczynać wysyłki miesięcznika, nie otrzymawszy uprzednio odpowiedniej wpłaty.

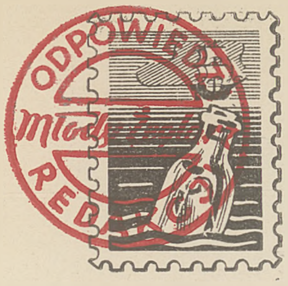
MODELARSTWO

(dokończ. ze str. 24)

nywać hurtem z przygotowanej uprzednio listewki.

Ważnym i w dużej mierze decydującym o efektownym wyglądzie modelu etapem budowy jest — malowanie. Najlepiej nadają się do tego celu lakiery spirytusowe lub emalie olejne rowerowe, które można z łatwością dostać w odpowiednich sklepach. Kadłub, nadbudówki, szalupy i ławki — malujemy na biało. Wierzchy szalup — na szaro. Komin — żółty z biało-czerwoną odznaką armatorską i czarną górną częścią. Maszty również wykonujemy żółte — jedynie górną część tylnego malujemy na czarno. Na czarno malujemy także listwy odbojowe oraz okienka kabin. Drzwi natomiast — brązowe. Pokłady powinny zachować naturalny odcień drzewa, pociągamy je zatem tylko politurą wzgl. lakierem bezbarwnym. Kotwic nie wykonujemy osobno tylko malujemy je w odpowiednich miejscach czarną farbą.

S. W. — J. M.



Bogusław Sochański, Głosków. Żądane informacje znajdziecie obok, na str. 26.

Jerzy Zelewski, Bydgoszcz. Planów modelarskich „Narwi" chwilowo nie posiadamy. Jeśli jesteście dość zaawansowanym modelarzem spróbujcie na podstawie rysunku zamieszczonego na str. 9 bieżącego n-ru „Mł. Żeglarza" — zbudować model m/s „Bug", jednostki bardzo zbliżonej wielkością i wyglądem do „Narwi". Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Wojciech Raczyński, Lublin. Na razie odpowiadamy Wam tylko na część pytań — na resztę otrzymacie odpowiedź w następnym numerze „Mł. Żeglarza". Jachty buduje m. in. Stocznia Jachtowa Głównego Urzędu Kultury Fizycznej. Jachty Wagnera posiadały następującą charakterystykę: przerobiony z motorówki, bezkilowy jacht „Zjawa I" miał ożaglowanie typu slup (30 m² pow. żagli) oraz wymiary: dług. — 9,3 m, szer. — 2,3 m. Na tej to jednostce Wagner dokonał „skoku" przez Atlantyk z Gdyni poprzez Casablankę do Colon w Ameryce Środkowej. Po tym rejsie „Zjawa I" nie nadawała się już do podróży. Następny z kolei jacht Wagnera „Zjawa II" był to jol o powierzchni żagli ok. 120 m², długości 17 i szerokości 4,2 m. Na jachcie tym dotarł Wagner w okolice Taiti i tam go utracił na skutek ciężkiego uszkodzenia kadłuba przez tropikalne robaki. „Zjawa III" był to również jol o 120 m² żagli, długi na 15,6 i szeroki na 3,8 metra. Na jednostce tej Wagner dotarł z Ekwadoru poprzez Australię do W. Brytanii. Obecny jacht Wagnera, podróżującego gdzieś po Morzu Karaibskim, nosi nazwę „Rubikon". Jest to kecz o powierzchni żagli ok. 300 m² i długości ok. 25 metrów.

Witold Miłosierny, Gdańsk-Oliwa. Dane i sylwetki dotyczące statków „Batory", „Sobieski", „Jagiełło", „Warta", „Rysy" oraz „Kołobrzeg" znajdziecie w numerach „Żeglarza" za lata 1947-48 w dziale „Polska Flota Handlowa". Dane techniczne oraz sylwetka „Jedności Robotniczej" są analogiczne do danych i sylwetki „Sołdka", zamieszczonych w n-rze 10 „Młodego Żeglarza" z roku ubiegłego w uzupełnieniach do działu „Polska Flota Handlowa". Dane i sylwetki „Kapitana Koski", „Bosmana Kalety" oraz promu kolejowego „Kopernik" podamy po wejściu tych jednostek do eksploatacji. Pozdrowienia.

Włodzimierz Skrynnyk, Rzeszów. Podane przez Was słowa rzeczywiście trudno jest zrozumieć gdyż nie spotykamy ich w przyjętym słownictwie morskim. Niestety, nie mamy pod ręką książki Bojera, więc trudno objaśnić ich znaczenie z całą pewnością. **Bolina**, albo bulina jest to lina służąca do przytrzymania foka na nawietrznej burcie przy cofaniu się statku podczas zwrotu przez sztag. Stosuje się tylko na ciężkich, niezwrotnych żaglowcach o ożaglowaniu suchym. **Ryg** jest to to samo co osprzęt, takielunek. **Gaf** — gafel, prawdopodobnie **gafreja** też ma oznaczać gafel. Co do **priaru i trama**, to bez obejrzenia tekstu nie możemy nic pewnego powiedzieć. Kadłub „Jungi" młodszego brata „Zewu Morza" jest już w Gdyni na Stoczni Rybackiej o czym już pisaliśmy w „Żeglarzu". W najbliższym czasie rozpoczyna służbę trzeci rudowęglowiec — s/s „Brygada Makowskiego". Obszerniejsze informacje na ten temat znajdziecie w dziale „Na Morskim Horyzoncie" na str. 25 bieżącego nru.

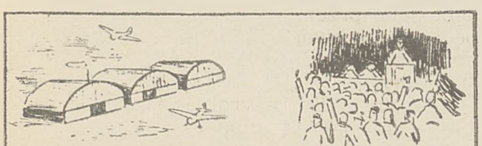
Paweł Mendyka, Kępno. „Lech" jest remontowany na stoczni duńskiej a nie w kraju ponieważ zbyt ryzykownym byłoby holowanie go tak daleko. Wzajemne pozdrowienia.

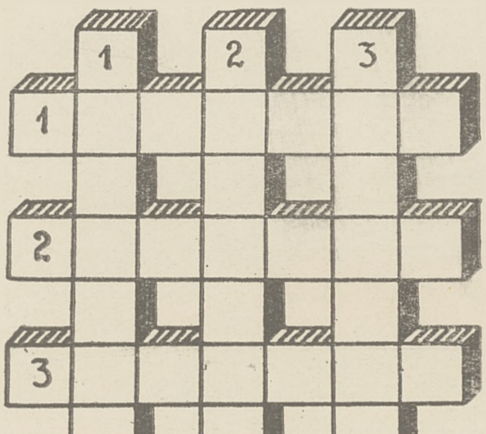
ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

REBUSIK

Co to za okręt?





ARYTMOGRAF

Przy pomocy klucza pomocniczego zastąpić poszczególne liczby odpowiadającymi im literami i posuwając się wzdłuż linii łamanej odczytać rozwiązanie (początek do odgadnięcia).

Klucz pomocniczy:

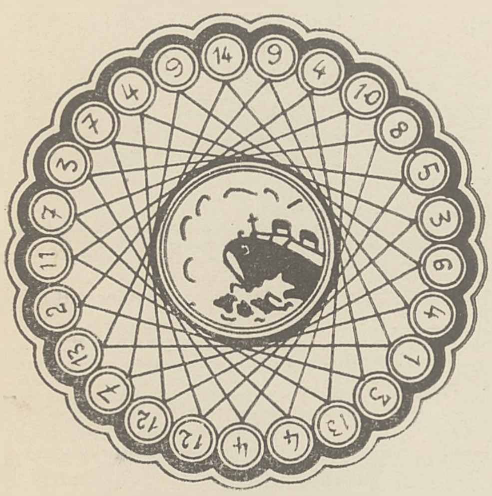
15 — 13 — 14 — 9 — 4 — 1 — Górny żagiel na szkunerach.

12 — 6 — 10 — 4 — 8 — Jedna z jednostek polskiej floty handlowej.

11 — 3 — 4 — 5 — 7 — Ruchoma płaszczyzna wpuszczana do wody przez wycięcie w belce kilowej jachtu, celem zwiększenia bocznego oporu

2 — 3 — 1 — Inaczej „stępka".

(Nadesłał T. Baran — w. Bilcza).



MAGICZNA FIGURA

Następujące litery: A, E, E, E, E, G, I, I, K, K, K, K, L, L, L, L, N, N, N, N, P, P, R, R, S, S, S, S, T, T, U, Z, Z, wstawić do podanej figury tak, aby powstały 3 wyrazy siedmioliterowe o poniższych znaczeniach, które można czytać jednakowo poziomo i pionowo.

Znaczenie wyrazów: 1) Nadbudówka na pokładzie starych żaglowców, znajdująca się tuż za dziobem względnie na rufie statku; 2) Skośnożaglowiec dwu lub więcej masztowy; 3) Namiar, linia łącząca obserwatora i przedmiot obserwowany, określona w stopniach za pomocą kompasu (w liczbie mnogiej).

Rozwiązanie zadań nadsyłać należy do dnia 20 marca 1950 roku pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań przyznanych zostanie drogą losowania

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NR 11

REBUS — **Iluminator.**

ARYTMOGRAF — **„Nie samo morze jest materialnym bogactwem narodowym, bogactwem tym staje się dopiero opanowanie morza przez twórczą myśl oraz wolę człowieka".** (Klucz pomocniczy: mielizna, stępka, węzeł, boja, reda, ścigacz).

LOGOGRYF — **Morze to potęga** (homar, fiord, pirat, bezan, śledź, Ustka, flota, Azory, kuter, wręga, Rugia, tramp).

Za dobre rozwiązanie zadań z n-ru 11 nagrody książkowe otrzymują:

1) Zygmunt Nyszler, Zagórów ul. Konińska 19,
2) Eugeniusz Nowak, Starachowice, ul, Pasternik
3) Andrzej Szymczewski, Sopot, ul. 3 Maja 16
4) Jan Pruszkowski, Złotów, woj. Szczecin, Państw. Szk. 11-letnia stop. lic. kl. XI mat.-fiz.
5) Czesław Kowalczyk, Piła, Lic. Handlowe, ul. Zymierskiego 27/26.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NR 12

LOGOGRYF I— **SP szkoli przyszłych marynarzy** (messa, cypel, basen, węzeł, rekin, fiord, Wolin, awizo, Sopot, burta, brzeg, szyfr, maszt, Luzon, spław, dryfy, locja, mahoń, homar, knaga, nurek, krypa, kanał, tramp, Warta, bezan, bryza).

LOGOGRYF II — **Silna flota to Polski moc** (szkery, lichtuga, szalupa, szkuner, galera, feluka, Dalmor, Szolpino, szkuta, Titanic, fregata, trałowiec, kliper, galeon, karawela, barkas, Sołdek, żagiel, komandor, korweta, czajka).

Za dobre rozwiązanie zadań z nr-u 12 nagrody książkowe otrzymują:

1) Adam Gołębiowski, Gostynin, Trakt Bierzewicki 18, woj. warszawskie.
2) Lesław Kromer, Wrocław 11, ul. Szyszki 23/3.
3) B.Gadziński, Gdańsk, ul. Białowieska 1.
4) Jan Wojnowski, Sopot, ul. Czerwonej Armii
5) Tadeusz Kulpa, Gorzów Wlkp., ul. Poniatowskiego 80

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

BICZ — okres bezrobocia dla marynarza, między wyokrętowaniem z jednego a zaokrętowaniem na drugi statek.

„CZELUSKIN" — radziecki statek handlowy zbudowany specjalnie dla żeglugi na wodach arktycznych. Posiadał wzmocnienia przeciwlodowe i był pewnego rodzaju „półlodołamaczem". Tonaż jego wynosił ok. 4 000 BRT, moc maszyn 2 500 KM. W sierpniu 1933 wyruszyła na pokładzie „Czeluskina" wyprawa badawcza, która zakończyła się zgnieceniem statku przez lody i jego zatonięciem. Załoga przeniosła się na lód, skąd uratowały ją radzieckie samoloty. Wyprawa „Czeluskina", choć zakończona tragicznie, przyczyniła się wiele zebranymi doświadczeniami jej uczestników oraz badaniami — do uruchomienia Wielkiej Drogi Północnej.

DEJMANKA — w czasie długich spokojnych rejsów na czterogodzinną zmianę wachty pozostaje 1 albo 2 marynarzy. Reszta załogi jest na dejmance, czyli pracuje jak na lądzie 8 godzin głównie przy konserwacji statku. Zastąpienie urlopowanej załogi statku na czas postoju w porcie, marynarzami chwilowo bezrobotnymi również nazywamy dejmanką.

HELGOLAND — skalista ufortyfikowana wyspa na Morzu Północnym będąca w czasie obydwóch wojen światowych bazą niemieckiej floty wojennej.

KABINA NASŁUCHOWA — kabina na okręcie podwodnym w której umieszczone są podwodne aparaty podsłuchowe pozwalające ustalić znajdującemu się pod wodą okrętowi np. z którego kierunku słychać szum śruby okrętowej, wybuchy bomb głębinowych a nawet stwierdzić jakiego rodzaju jednostka płynie na powierzchni

KORWETA — dawniej żaglowa, wzgl. w okresie przejściowym żaglowo-parowa jednostka wojenna — niewielka, szybka, zwrotna, uzbrojona w kilka lub kilkanaście dział — służąca do wszelkiego rodzaju zadań pomocniczych jak łączność, zwiad, dozorowanie itp. Współczesne korwety są to niewielkie jednostki wojenne (ok. 1 000 ton wyporności) przeznaczone do eskortowania konwojów i zwalczania okrętów podwodnych.

LEBERECHT MAAS — nazwa niszczyciela niemieckiego, od którego — jako prototypu — wzięła nazwę cała seria szesnastu jednostek wybudowanych w latach 1935-38. Ich wyporność według danych niemieckich wynosiła 1 625 ton, szybkość — 36 węzłów, uzbrojenie główne — 5 dział 127 mm oraz 8 aparatów torpedowych. Większość niszczycieli klasy „Leberecht Maas" została zniszczona podczas działań wojennych, kilka pocięto na złom po wojnie a tylko nieliczne — przekazane w ramach podziału jednostek poniemieckich — wchodzą obecnie w skład flot Związku Radzieckiego i Francji.

LOG ODCZYTAĆ — przyjął się na statkach zwyczaj, że marynarz obejmujący służbę idzie najpierw na rufę statku, odczytuje log (ile mil statek przepłynął) i melduje oficerowi wachtowemu na mostku.

MATELOT — tanie marynarski albo — w zespole — statek wzgl. okręt idący obok, sąsiad.

MORSOWY MIGACZ — żarówka na szczycie masztu, którą zapala się pociskając na pokładzie specjalny klucz (kontakt). Służy do sygnalizowania Morsem.

MESSBOY — chłopak okrętowy obsługujący messę czyli jadalnię na statku.

OCHMISTRZ — szef służby hotelowej i kuchennej na statku.

PANTALERIA — ufortyfikowana wyspa na Morzu Śródziemnym będąca w czasie ostatniej wojny bazą marynarki wojennej włoskiej.

PELENG — namiar.

PELENGOWAĆ — brać namiary kompasowe ze statku na jakiś obiekt na lądzie.

RENER — lina przy bomie ładunkowym idąca od bębna windy przez blok na końcu bomu do haka na którym podnosimy ciężar. Liny którymi podnosi się bom nazywamy topenantami. Bom skręca się na boki za pomocą gai.

RUMB — kąt wynoszący 11 1/4 stopnia; 1/32 obwodu koła.

RÓŻA KOMPASOWA — okrągła tarcza z zaznaczonymi na obwodzie wszystkimi kierunkami świata, podzielona na 360 stopni.

STEDY — (pisze się steady) — angielska komenda dla sternika, oznaczająca „tak trzymać" po naprowadzeniu statku na kurs.

SZERSZTOKI — rozpornice, żelazne legary które kładzie się w poprzek luku ładowni. Na szersztoki układa się pokrywy zamykające otwór. Całość przykrywa się brezentem, obciska po bokach belkami i klinuje.

Wydaje: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.
Redaguje Zespół.
Adres redakcji i administracji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20
Konto PKO: XI—5494.



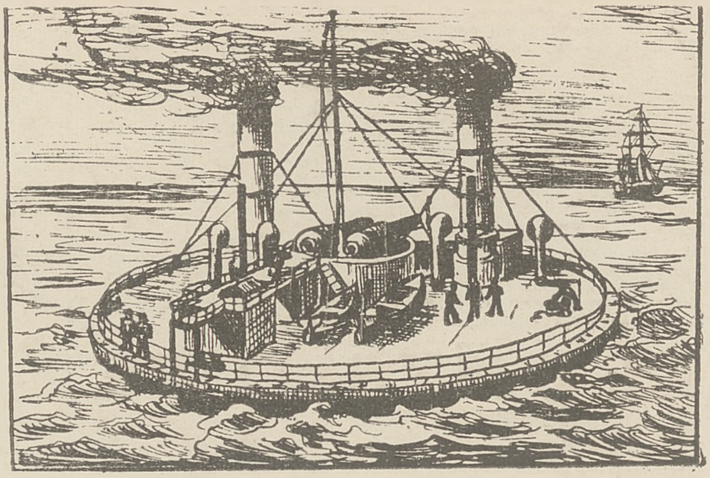
Olbrzym w zarodku

Poniższe, niesłychanie rzadkie zdjęcie przedstawia embrion wieloryba. Długość embrionu wynosi zaledwie 11 cm. Samica, w której ten embrion znaleziono miała około 25 m długości. Przed embrionem był jeszcze długi okres rozwoju, przerwany śmiercią matki. Młode wieloryby tej odmiany mierzą bowiem w chwili narodzin ok.



8 metrów a mogą osiągnąć w dalszym rozwoju do 30 m długości i 160 ton wagi. Zwierzę tych rozmiarów może żyć tylko w wodzie, gdyż na lądzie miałoby wielkie trudności z poruszaniem się i unoszeniem gigantycznego cielska. Toteż wieloryb wyrzucony na brzeg lub na mieliznę ginie przyduszony ciężarem własnego ciała, gdyż ani drogi oddechowe, ani układ krążenia krwi nie mogą należycie pracować.

PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI (3)



Oto chyba najdziwniejszy okręt wojenny jaki kiedykolwiek pływał po morzach: tzw. od nazwiska swego konstruktora — „popowka", monitor rosyjski „Nowgorod", skonstruowany w r. 1873. Jednostka ta była całkowicie okrągła (średnica 31 m), posiadała sześć śrub napędowych, osiągała szybkość 6—7 węzłów, a uzbrojenie jej stanowiły dwa centralnie umieszczone działa 30 cm. Oprócz za małej nawet jak na ówczesne czasy szybkości, „popowka" posiadała tendencje do nieoczekiwanego obracania się wokół własnej osi, na co załoga nic nie mogła poradzić. Ta wada stanowiła jednocześnie główną zaletę okrętu, bowiem możność szybkiego obracania się wokół własnej osi było w owych czasach, kiedy nie znano jeszcze obracalnych wież artyleryjskich — cennym atutem w walce.

CIEPŁO CZY ZIMNO

Utarło się popularne przekonanie, że życie rozwija się bujniej w środowisku ciepłym. Przecież my sami wolimy bardziej lato od zimy i w lecie obserwujemy rozwój życia w przyrodzie, a zamieranie jej w zimie. Stąd też łatwo rodzi się przypuszczenie, że w morzach ciepłych życie lepiej się rozwija niż w zimnych morzach okolic podbiegunowych. Wniosek ten jest jednak fałszywy.

Morza zimne są o wiele więcej zarybione niż ciepłe morza w pasie międzyzwrotnikowym. Dlaczego tak się dzieje?

Otóż w ciepłej wodzie morskiej rozwijają się w nadmiarze bakterie, posiadające niekorzystną dla reszty mieszkańców tych wód właściwość, że rozkładają sole azotowe rozpuszczone w wodzie na wolny azot. Ulega w ten sposób zniszczeniu pokarm drobnych organizmów tzw. planktonu — odżywiających się solami rozpuszczonymi w wodzie. Zmniejszanie się planktonu powoduje trudności odżywcze dla ryb i z kolei zmniejszenie rybostanu.

Natomiast zimno hamuje rozwój wspomnianych bakterii, a w konsekwencji zapewnia dobre warunki żywnościowe dla planktonu, a jego obfitość z kolei wywołuje rozwój ryb.

Tym się tłumaczy fakt, że największe łowiska znajdują się na północy: pod Islandią, na M. Barentsa, koło Lofotów.

MISTRZOWIE KAJAKA



Nie jest sprawą tak zupełnie prostą pływać kajakiem po bystrej rzece — cóż dopiero mówić o otwartym morzu. A jednak Eskimosi w swych skórzanych kajakach czują się na morzach północnych tak pewnie jak my na pokładzie „Batorego". Niezwykle szybkie i zwrotne kajaki eskimoskie będące przecież prawzorem naszych poczciwych domowych kajaków, służą nie tylko do komunikacji, ale przede wszystkim do polowania. Wiosłując specjalnym „bezszmerowym" systemem Eskimosi potrafią zbliżyć się niepostrzeżenie do pożądanej zwierzyny na odległość kilku zaledwie stóp skąd rzut harpunem jest już niezawodny.

Opanowanie typowego eskimoskiego kajaka jest dla europejczyka bardzo trudne: zręczna, bezpieczna na pozór jednostka — staje się raptem wywrotna i zdradliwa.

NA WYSPIE WRANGLA

Powróciwszy ze swej podróży polarnej w roku 1824 do Petersburga, F. Wrangel powiadomił rząd i Instytut Geograficzny o odkryciu nieznanej dotychczas na dalekiej Północy wyspy, leżącej na północ od wybrzeża Czukotki. Wyspa ta otrzymała nazwę od imienia odkrywcy.

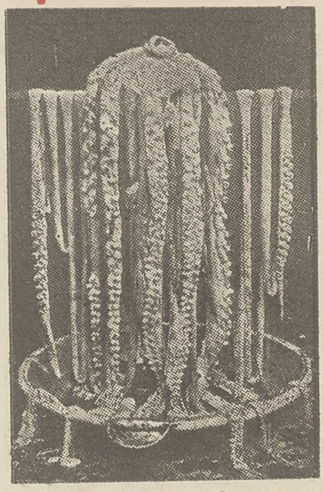
Po raz pierwszy opłynął wyspę Wrangla w 1911 roku statek „Wajgacz", którego załoga sporządziła pierwszą mapę wyspy i podniosła na niej rosyjską flagę. W 1916 roku wyspę wcielono oficjalnie do terytorium Rosji. W latach wojny domowej i imperialistycznej interwencji na wyspie Wrangla osiedliła się grupa kanadyjskich i alaskich awanturników, przybyłych tu na statku „Król jeleni" pod kierownictwem Allana Krawforda. Wyprawę tę finansował „władca" Alaski i wielki kapitalista Lomann.

Po krótkim pobycie, opłaconym śmiercią dwu członków awanturniczej grupy, Krawford opuścił wyspę Wrangla. Lecz już w dwa lata później przybył tam inny „odkrywca" — Wells, który rozpoczął ze swą grupą masowe niszczenie żyjącej na wyspie zwierzyny — fok, morsów, niedźwiedzi.

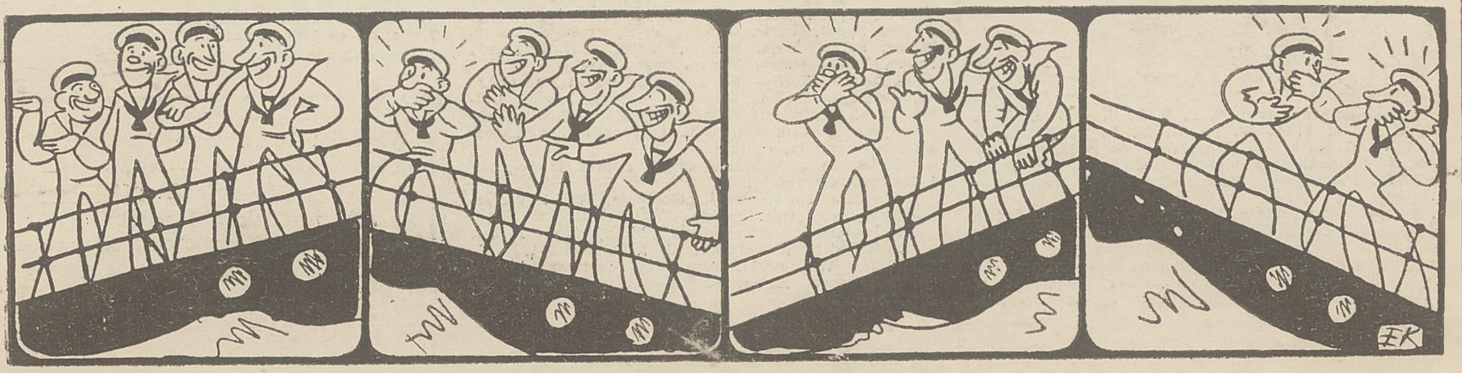
Na wieść o tym, wyruszyła na wyspę Wrangla kanonierka-lodołamacz „Czerwony Październik", która przepędziła awanturników, osadzając na niej grupę badawczą G. A. Uszakowa.

Od tego czasu na wyspie Wrangla czynna jest stale stacja polarna, w oparciu o którą uczeni radzieccy dokonują badań i obserwacji.

Wpaść w ramiona



— ośmiornicy nie należy na pewno do przyjemności, zwłaszcza, że tych ramion jest aż osiem i zaopatrzone są w liczne przyssawki. Nieżywa ośmiornica nie wygląda tak groźnie. Jej pozbawione życia ramiona zwieszają się bezwładnie i raczej „flaczkowato" jak to widać na fotografii. Egzemplarz, który możemy na niej oglądać należy do odmiany nader rzadko spotykanej żyjącej w Atlantyku. Ze zdjęcia trudno się domyślić, że długość ramion tego głowonoga dochodzi do 15 m.



WPW Gdynia — 199 — 2. 50 — 23 000. W-1-10548